قناة السويس

والتنافس الاستعماري الأوربي

١٨٨٣ - ١٩٠٤

تأليف

د. السيد حسين جلال

١٩٩٥

تقـــــــديم

يســـرنى أن أقدم للقارىء العزيز هذا الكتاب عن التنافس الاستعمارى الأوروبى على قناة السويس ، من الاحتلال البريطانى لمصر حتى الوفاق الودى بين بريطانيا وفرنسا فى عام ١٩٠٤ . وهو من تأليف الدكتور السيد حسين جلال ، صـــــاحب المؤلفات العديدة عن قناة السويس .

ويتعرض الكتاب لفترة من أهم الفترات فى تاريخ مصر ، وهى فترة الصراع الدولى الذى احتدم بعد الاحتلال البريطانى لمصر ، واستقر وهدأ بعد الوفاق الودى بين أكبر دولتين استعماريتين فى ذلك العصر وهما بريطانيا وفرنسا .

وقد تناول خطة بريطانيا لاحكام قبضتها على قناة السويس عن طريق احتواء شركة قناة السويس والسيطرة عليها ، وذلك لتأمين الطريق البحرى الى الهند من الأخطار الداخلية والخارجية ، **وما اثار ذلك من ردود فعل الدول الكبرى** ، خصوصا فرنسا . وقد استعانت فى ذلك برجل يعد من أساطين السياسة الاستعمارية وهو اللورد كرومر ، الذى نجح فى فترة حكمه فى مصر فى تأمين قناة السويس من الدولة العثمانية من جانب ، ومن الحركة الصهيونية التى كانت تحاول الاستقرار فى سيناء ، من جانب آخر .

كذلك تناول ما طرأ على الموازين الدولية من تغيير ، بعد أن اصبحت القناة فى يد بريطانيا ، وانتقال مركز الثقل فى السياسة

البريطانية من مضايق البوسفور والدردنيل الى الاسكندرية وبور سعيد كخط دفاعى أول عن قناة السويس .

كذلك تناول دور قناة السويس كطريق للأساطيل الحربية للدول الكبرى ابان الثورات والصراعات المسلحة ، مثل الحرب الصينية اليابانية ، والحرب الايطالية الحبشية ، والحرب الاسبانية الأمريكية ، والحرب الروسية اليابانية .

وقد اختتم ذلك بفصل أخير تناول فيه الصراع بين الدول الكبرى حول تحديد المركز الدولى لقناة السويس ، وتعرض للمشاريع التى ظهرت فى ذلك الحين ، مثل جهود فرنسا لتدويل القناة ، وفكرة حرية المرور فى القناة زمن السلم والحرب . وفكرة حياد القناة ، وقدم تحليلا لاتفاقية ١٨٨٨ ، وما وجه اليها من انتقادات .

وقد استند الباحث فى ذلك الى أوثق المصادر البريطانية والفرنسية والألمانية ، فضلا عن وثائق القلعة وشركة قناة السويس .

وأملى أن يجد القارىء فى هذا الكتاب القيم ما ينشده من متعة وفائدة .

والله الموفق ...

رئيس التحرير

أ . د . عبد العظيم رمضان

مقـــدمة

بسم الله الرحمن الرحيم

والصلاة والسلام على سيدنا محمد وعلى آله وصحبه وسلم

بدات رحلتى مع قناة السويس منذ ثلاثين عاما او يزيد ، جاء ذلك في الوقت الذى كنت أعد فيه شئونى استعدادا للسفر الى المانيا الغربية ، فى بعثة دراســية موفدا من قبـل وزارة التربية والتعليم ، للتخصص فى اللغة الألمانية • وفى ذلك الوقت وصلتنى رسالة من هيئة قناة السويس للعمل بها • فوقفت حائرا بين هذا وذاك ، واستقر الرأى آخر المطاف على اختيارى العمل بهيئة قناة السويس • وقد التحقت بخدمة ادارة التحركات (قسم قياس حمولة السفن) المكلفة بتقدير رسوم المرور فى قناة السويس • ثم شاءت الظروف ، بعد ذلك ، أن تكون فترة عملى — بعد نكسة ١٩٦٧ — بالاسكندرية وهناك صح منى العزم على دراسة جادة وعلمية عن قناة السويس فى اطار الأطماع والصراعات الدولية ، وشجعنى على السير فى هذا الطريق كتاب أستاذنا المرحوم الدكتور عبد العزيز الشناوى « السخرة فى حفر قناة السويس » فقد تأثرت كثيرا بهذا الكتاب وحفزنى على الاستمرار فيما عقدت عليه العزم . فسجلته

بحثى للماجستير فى كلية الآداب جامعة الاسكندرية — فى موضوع : « الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس » (١٨٦٩ ـ ١٨٨٢) وقد نوقش فى مطلع عام ١٩٧٥ ، وحصلت به على درجة الماجستير بتقدير ممتاز ٠

وقد قيض لهذا البحث أن يحصل على جائزة المرحوم محمد شفيق غربال ، وهى الجائزة التى تقدمها الجمعية المصرية للدراسات التاريخية كل عام فى التاريخ الحديث ٠

والحقيقة نجد أن دراسة تاريخ القناة ليست بالأمر السهل ، لتعدد الجوانب التى يتحتم على الدارس وضعها فى الاعتبار مثل : العلاقات الدولية والاقتصادية ، واقتصاديات النقل البحرى والمركز القانونى للقناة ، والجوانب الفنية كالحمولة ورسوم المرور ومشاريع تطوير القناة لتلائم ظروف التطور فى بناء السفن الى غير ذلك من موضوعات تؤثر فى تاريخ القناة .

وتاريخ القناة هو تاريخ مصر ، فلقد أعطت قناة السويس مصر طابعا دوليا منذ حفرها ، وكانت سببا فى ادخال مصر فى تيارات السياسة الدولية من أجل استغلالها والسيطرة عليها ، فهى وان كانت قد أكسبت مصر أهمية سياسية واستراتيجية واقتصادية، الا أنها كانت فى الوقت نفسه ، لمدة تقرب من قرن من الزمان ، نعمة فى طيها نقمة على مستقبلها السياسى والاقتصادى ٠ فلم تكد مصر تسترد حريتها وحقها فى قناة السويس عام ١٩٥٦ ، من أجل أن تكون مصدر رخائها الاقتصادى ، ومظهرا من ممارسة سيادتها القومية على جزء من أراضيها ، حتى خاضت ثلاث حروب ضارية على مدى سبعة عشر عاما ، ودارت كلها حول قناة السويس ٠

وهكذا أصبحت مصر بسبب قناة السويس ـ منذ انشائها ـ موضوع مساومات ومؤامرات فى السياسة الدولية ، ومن هنا كان اهتمامى بدراسة تاريخ القناة ٠

وتتناول هذه الدراسة الفترة الزمنية (١٨٨٣ — ١٩٠٤) وتعتبر من أخطر الفترات فى تاريخ مصر والقناة والعلاقات الدولية ، فهى تبدأ بالعام الأول للاحتلال الانجليزى لمصـــر ، وتنتهى بعام ١٩٠٤ عام الوفاق الودى بين انجلترا وفرنسا وتستغرق ربع قرن تقريبا . وقد حفلت هذه الفترة بالأحداث الجسام سواء فى تاريخ القناة أم فى تاريخ مصر وأيضا بالنسبة لحركة المد الاســـتعمارى الأوربى صوب الشرق .

واذا كانت قناة السويس سببا فى الاحتلال الانجليزى لمصـر عام ١٨٨٢ ، فهى أيضا وراء استمرار هذا الاحتلال قرابة ثلاثة أرباع القرن ، فقد تمسكت الحكومات البريطانية المتعاقبة باحتلالها لمصر وقناة السويس ، مدفوعة بمصالحها الحيوية : الاستعمارية والاستراتيجية • ووضعت انجلترا خطتها لاحكام قبضتها على هذا الطريق البحرى وتأمينه من الأخطار الداخلية والخـــارجية على السواء • ولم يكن ذلك بالأمر الهين بالنسبة لانجلترا فقد واجهت عداوات فرنسا والدول الأوروبية وقد اختارت الحكومة البريطانية رجلا من أقدر رجالها ـ كرومر ـ لتحقيق هذا الهدف ، ونجح خلال فترة حكمه فى تأمين قناة السويس من أخطار كبيرة، مثل محاولة الدولة العثمانية ســــلخ سيناء عن ولاية مصر (١٨٩٢) وبذلك تصبح الحدود الشرقية لقناة السويس فى متناول الدولة العثمانية ، والخطر الثانى جاء على يد الحــركة الصـــهيونية فى محاولتها الاستقرار بشبه جزيرة سيناء واتخاذ قناة السويس الحد الغربى لمستعمرتهم ، الا أن هاتين المؤامرتين لم يكتب لهما النجاح نتيجة لموقف كرومر • كذلك كان لكرومر دوره المؤثر فى صياغة نصوص اتفاقية الاستانة ١٨٨٨ الخاصة بقناة السويس ، علاوة على موقفه الصارم المتمسك بالتحفظ البريطانى على هذه الاتفاقية ، ووقوفه ضد مؤامرة تدويل القناة . ولم يكن كرومر يهدف من هذا كله سوى مصلحة الامبراطورية البريطانية وتأمين طريقها البحرى للهند •

وتناول البحث تحليلا لجهود الحكومة البريطانية لاحتـــواء شركة قناة السويس والسيطرة عليها ، وموقف الشركات الملاحية وملاك السفن البريطانية فى هذا الصراع ٠

كذلك كان لقناة السويس دورها الحاســـم فى تغيير موازين القوى فى حوض البحر المتوسط بعد أن أصبحت القناة فى قبضة انجلترا وما صاحب ذلك من نبذ بريطانيا لسياسة العزلة ، ومحاولتها الدخول فيما عرف باسم « اتفاقيات حوض البحر المتوسط » لتأمين قناة السويس وأسطولها فى البحر المتوسط ٠ وكذلك انتقال مركز الثقل فى السياسة البريطانية من مضايق البسفور والدردنيل الى الاسكندرية وبورسعيد كخط دفاعى أول عن قناة السويس طريقها البحرى الى الهند ٠

كذلك فتحت قناة السويس الطريق أمام أساطيل الدول البحرية الكبرى والصغرى ، التجارية والحربية على الســـــواء ، واذكت التنافس الاستعمارى البحرى فيما بينها على سواحل البحر الاحمر وشرقى أفريقيا وسواحل آسيا والاقيانوسة ٠ كما كانت قناة السويس طريقا للاساطيل الحربية ابان الثورات والصراعات المسلحة مثل الحرب الصينية اليابانية ، والحرب الايطالية الحبشـــية والحرب الاسبانية الأمريكية والحرب الروسية اليابانية التى جرت ابان فترة الدراسة ٠

ويتناول الفصل الأخير تحليلا لتطور الصراع بين الدول حول تحديد المركز الدولى للقناة ، والمشاريع المختلفة الخاصة بذلك ، مثل اقتراح ايطاليا بتشكيل قوة من البوليس البحرى الدولى لحماية القناة ، وجهود فرنسا ومن ورائها الدول الأوربية لتدويل القناة ، واتجاه بريطانيا الى فكرة حرية المرور فى القنـــاة زمن الســـلم والحرب . كما تناولت الدراسة استعراضا لفكرة حياد القناة وتحليلا لاتفـــاقية ١٨٨٨ ، والانتقادات التى وجهت اليهـــا ودور التحفظ البريطانى فى الحفاظ على المصالح البريطانية فى القناة ٠

وبعد فقد بذلت جهدى ووقتى فى جمع المادة العلمية ، لهذا البحث ، من وثائق ومراجع ذات مستوى علمى رفيع • وقد وفقنى الله فى السفر الى لندن فى صيف عام ١٩٧٧ استطعت خلالها الاطلاع على الوثائق البريطانية غير المنشورة والموجودة بدار الوثائق البريطانية بلندن ، والخاصة بقناة السويس •

كذلك استفدت من وثائق القلعة (محافظ رئاسة مجلس الوزراء عن قناة السويس) ، بالاضافة الى وثائق شركة قناة السويس المحفوظة بأرشيف هيئة قناة السويس • هذا علاوة على مكتبة هيئة قناة السويس الغنية بمراجعها التاريخية عن قناة السويس •

وقد استعنت ايضا فى هذا البحث بالوثائق المنشورة : البريطانية والفرنسية والالمانية ، علاوة على اطلاعى على جميع أعداد صحيفة شركة قناة السويس ، الخاصة بفترة دراستى ، والحق يقال انها غنية بمادتها العلمية عن كل ما يتعلق بقناة السويس ولكنه يحتاج الى حذر • هذا بالاضافة الى حشد كبير من المراجع العربية والأجنبية عن قناة السويس وتاريخ مصر والعلاقات الدولية والتجارة الدولية • كذلك استفدت كثيرا من الابحاث العلمية القيمة التى نشرها الأستاذ الدكتور عبد العزيز الشناوى عن قناة السويس •

وأقدم خالص شكرى وعظيم اجلالىلكل من الاستاذ الدكتور حسن صبحى والأستاذ الدكتور عمر عبد العزيز لما قدماه لى من توجيهات علمية ، فكانا بعلمهما الغزير ودقتهما العلمية ملاذا لى اذا اختلط على الطريق وتعثر البحث •

وكذلك للأساتذة الأجلاء الذين اثروا المكتبة العربية بمؤلفاتهم التاريخية الرصينة •

وأهدى خالص شكرى للسادة المسئولين عن دار المحفوظات البريطانية بلندن ودار المحفوظات المصرية بالقلعة وأمناء مكتبات :

هيئة قناة السويس وجامعة الاسكندرية ومكتبة بلدية الاسكندرية والجمعية المصرية للدراسات التاريخية والجامعة الامريكية بالقاهرة؛ أتقدم بخالص الشكر والامتنان لما قدموه لى من تسهيلات فى الحصول على الوثائق والمراجع اللازمة لبحثى . كما أتوجه بالشكر والعرفان لشريكة حياتى التى وقفت بجانبى طوال فترة اعدادى لهذا البحث فكانت نعم المعين .

وعلى الله قصد السبيل

دكتور السيد حسين جلال

هيئة قناة السويس

الفصــل الأول

(خطة انجلترا للبقاء فى مصر
واحكام قبضتها على قناة السويس)

احتلت انجلترا مصر باسم حماية الخديو والمصالح الأوربية ، وبحجة سحق « عصيان عسكرى » مؤكدة للجميع أن هذا الاحتلال مؤقت ، ولكن فى حقيقة الأمر جاءت انجلترا الى مصر لتبقى فيها . واذا كانت قناة السويس هى السبب الرئيسى لاحتلال انجلترا مصر عام ١٨٨٢ (١) ، فهى أيضا التى جعلتها ترسخ احتلالها للبلاد زهاء ثلاثة أرباع القرن . واذا كانت قناة السويس هى أول منطقة ترسو فيها قوات الاحتلال الانجليزى ، فقد كانت هى آخر منطقة تجلو عنها القوات الانجليزية أيضا . فقناة السويس هى المصلحة الحيوية الوحيدة لانجلترا فى مصر لأنها الطريق الى مستعمراتها فى الشرق .

كما أن هناك حقيقة يجب أن يضعها الباحث نصب عينيه وهى انه لا يمكن فصل المسألة المصرية عن مسألة قناة السويس ، فلكى تحكم انجلترا قبضتها على مصر كان لزاما عليها أن تحكم قبضتها أولا على قناة السويس :

«The control of Egypt means nothing less than the control of the Suez Canal». (٢) .

---

(١) كان هناك تخطيط للغزو قبل قيام الثورة العرابية راجع : السيد حسين جلال ، الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس (١٨٦٩ — ١٨٨٢) وهى رسالة ماجستير منشورة ، بالهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٧٩ ، ص ص ٣ — ١٠ .

(٢) Hallberg., The Suez Canal. Its history and diplomatic importance. P. 269.

وبعد الاحتلال أحكمت انجلترا قبضتها على مصر باتباعها أحدث الوسائل الامبريالية(٣) .

وقد حاول الكتاب ورجال الصحافة فى بريطانيا تبرير الاحتلال الانجليزى لمصر بشتى السبل ، فنجد ملنر يذكر : « ان مصر هى مركز العالم والطريق الرئيسى للدول والبلد الذى أصبح خلال النصف الثانى من القرن التاسع عشر اقطاعية أوربية عاش فيها آلاف الأوربيين مع ملايين من رؤوس أموالهم وكل ذلك كان معرضا للضياع ، وباعتبار انجلترا أكبر الدول استخداما للقناة لذلك كانت أكثرها اهتماما بمصر وقناة السويس ، فأنقذتها من الافلاس والفوضى والاضطراب ، وقامت بحفظ الأمن والنظام وحماية أرواح المسيحيين بل الممتلكات أيضا ، وأنه لو لم تتدخل انجلترا ونجحت الثورة العرابية فاننى (أى ملنر) أعتقد بأن هذه الثورة قوة تخريبية ولم تكن تحمل فى طياتها أى شىء بناء أو ينبىء بذلك »(٤) . كما وصف ملنر انجلترا بعملها هذا بأنها « دولة خيرة لأنها تعمل بكل جهدها لمصلحة مصر »(٥)

وهناك كاتب آخر يرى أنه « اذا انسحبت قواتنا فانه لن يتسنى لنا التدخل ثانية منفردين ، لأن فرنسا لن ترتكب ثانية تلك الغلطة بالسماح لنا بالتدخل بمفردنا ، وهو أمر ظلت فرنسا تندم عليه »(٦) .

وكذلك نجد مؤرخا بريطانيا آخر هو « مارلو » يذكر أنه كان

---

(٣) Earl, Edward, Turkey, the great powers and Bagdad railway, A study of imperialism, P. 201.

(٤) Milner, England in Egypt. P. 15.

(٥) تم نشر كتاب ملنر عام ١٨٩٢ وقد تأثر الرأى العام البريطانى بنشر هذا الكتاب الذى لقى قبولا لآرائه ، انظر :
Deighton, H., The Impact of Egypt on British., Holt. P. 247.

(٦) Wallace, Mackenzie, Egypt and the Egyptian quesion. P. 508.

من الممكن ضمان المصالح الحيوية البريطانية فى مصر ، المتمثلة أساسا فى حرية المرور فى قناة السويس ، وذلك عن طريق الاستعادة السريعة لسلطة الخديو ، فى ظل السيادة العثمانية ، وعن طريق تسوية بعض الديون التى قد تشمل قرضا دوليا مضمونا ، مع بعض التدخل فى مالية مصر ، وضمان حياد مصر من جانب الدول الكبرى، فى مقابل جلاء بريطانى سريع عن مصر . ولكن معنى هذا السماح للخديو ووزرائه بالحكم بطريقتهم الخاصة ، مع بعض المساعدة الفنية الأوربية ـ وفى حالة الضرورة ـ بمساعدة القوات التركية(٧) .

أما الحكومة البريطانية فقد وجدت أن احتلالها مصر بمفردها جاء نتيجة لتطور الأحداث ، وبدأت تفكر فى هذه الفرصة التى أتيحت لها أكثر من تفكيرها فى الأخطار الناجمة عن هذا الموقف الجديد الذى وجدت نفسها فيه . ورأى مجلس الوزراء البريطانى ضرورة الانسحاب المبكر ، ولكن قبل الانسحاب يجب اتخاذ خطوات محددة تهدف الى حماية المصالح الحيوية البريطانية والتى جعلت من هذا الاحتلال أمرا ضروريا . وتم ذلك بعد نقاش وبحث مستفيضين داخل مجلس الوزراء البريطانى خلال شهرى سبتمبر وأكتوبر ١٨٨٢ . فقد شكل مجلس الوزراء البريطانى لجنة من المتخصصين فى المسألة المصرية لدراسة مستقبل ادارة الحكم فى مصر (نوفمبر ١٨٨٢)(٨) ، ورفعت هذه التقارير لرئاسة مجلس الوزراء ، وكانت سرية وعلى جانب كبير من الأهمية بالنسبة لتاريخ

---

(٧) Marlowe, Cromer in Egypt. PP. 70 — 71.

(٨) تكونت هذه اللجنة من : جرانفيل رئيسا ، تشيلدرز ، نورثبروك ، تشارلز دلك ، كوبرجراى جوليان يونسيفون ، آندروكلارك ، هنرى نورمان ، مالت ، كولفن ، تومسون . وهم كما نرى من الاخصائيين فى المسألة المصرية وقناة السويس ، ورفعوا تقاريرهم الى رئاسة مجلس الوزراء البريطانى . وأعيد طبع هذه التقارير فى ١٦ نوفمبر ١٨٨٦ . وهى تقارير سرية غير منشورة ومحفوظة بمضابط رئاسة مجلس الوزراء البريطانى فى دار الوثائق بلندن P.R.O. وتحت رقم : CAB. 37/9/84.

مصر وقناة السويس ، فقد تناولت كافة جوانب المسألة المصرية : سياسية واقتصادية وعسكرية • وفيما يتعلق بقناة السويس فقد قدمت اللجنة اقتراحات خاصة بطريقة معالجة مشكلتها واضعة فى اعتبارها ، على وجه الخصوص ، مصالح بريطانيا فى حالة نشوب حروب فى المستقبل بين الدول البحرية الكبرى(٩) •

وقد اقترحت اللجنة ما يلى :

١ ـ ترك الأمور كما هى :

رأت اللجنة أن القناة تشكل جزءا من مياه مصر الاقليمية وطبقا لقواعد القانون الدولى لا يجوز لأية دولة ارتكاب أية أعمال عدائية بالقناة ، الا اذا كانت فى حرب مع الدولة العثمانية • وفى حالة نشوب حرب ليست تركيا طرفا فيها ، فان قواعد القانون الدولى المطبقة على الميناء المحايد تنطبق أيضا على مياه القناة ، ومن حق الدولة العثمانية عندئذ اعلان اغلاق القناة فى وجه السفن الحربية البريطانية فى أى وقت سيكون له تأثيره الضار على مصالح انجلترا(١٠) •

ومهما يكن من أمر فان منع مرور السفن المتحاربة أو التصريح لها بالمرور يكون بمعرفة تركيا وذلك وفقا لشروط وقيود معينة ، اذ من المحتمل جدا فى حالة نشوب حرب أوربية أن تكون بريطانيا طرفا فيها ، وذلك عندما ترى أن مصالحها معرضة للخطر ، فان حقوق السيادة الاقليمية ستنتهك ، وعندئذ سيكون هناك اندفاع وتسابق بين الدول المتحاربة لاحتلال القناة ، يكون السبق فيها للدول البحرية الأقوى والأكثر قربا من القناة أثناء نشوب هذه الحرب • ومصر والدولة العثمانية ليستا من القوة بالدرجة الكافية لفرض شروط

---

(٩) Report of the committe appointed to consider certain question relating to the future administration of Egypt, November 1882 (Secret) P.R.O. CAB. 37/18/50.

(١٠) Ibid.

منع مرور السفن الحربية للمتحاربين بالقناة . وبالنسبة للوضع الراهن فهناك احتمال كبير أن تقوم احدى الدول الكبرى المعادية بتدمير قناة السويس أو حصارها بهدف توجيه ضربة لبريطـــانيا العظمى ، بحيث تسلبها الميزة الكبرى الخاصة باستخدامها للقناة وعلى هذا فان اللجنة ترفض فكرة : « ترك الأمور كما هى »(١١) ٠

٢ ـــ ((حياد قناة السويس)) :

رأت اللجنة أن هذا الاقتراح يقضى باغلاق قناة السويس فى وجه كل السفن الحربية فى جميع الأوقات وعارضت ذلك على أساس أنه سيحد من حركة بريطانيا ، ورأت أهمية ضمان مصلحة بريطانيا فى سلطة تأمين ارسال قوتها العسكرية والبحرية ،فى أى وقت ، عبر قناة السويس من أجل حماية ممتلكاتها فى الشرق(١٢) ٠

٣ ـ غلق القناة فى وجه السفن الحربية للمتحاربين :

رأت اللجنة أن هذا الاقتراح سيكون ـــ تحت كل الظروف ضارا بمصالح بريطانيا كدولة محاربة ، وعلى هذا الاساس فلم توص اللجنة به ٠

٤ ـــ ((اغلاق القناة فى وجه كل السفن الحربية فقط فى حالة الحرب بين أى دولتين أوربيتين)) :

اعترضت اللجنة على هذا الاقتراح ، والسبب هو نفس الموقف السابق الذى جاء فى الاقتراح الثانى ورأت أن القناة يجب فتحها فى كل الأوقات للسفن الحربية البريطانية ٠

٥ ـ « ضمان حرية الملاحة بالقناة لكل السفن وفى كل الأوقات » :

رأت اللجنة أن هذا الاقتراح يتحقق عن طريق أمرين ، اما عن طريق فرض الحماية على مصر أو على قناة السويس ، أو عن طريق اتفاقية بين الدول البحرية الكبرى ٠

(١١ ، ١٢) Ibid.

وبالنسبة للأمر الأول اتضح للجنة أن قيام حماية بريطانية على مصر أو على قناة السويس قد يضمن تأمين المرور بها ، ولكن ذلك يتطلب مسئوليات عظيمة واستخدام قوة ضخمة تكون معرضة لخطر العزلة ، وسوف تقابل بمعارضة سياسية كبيرة . ولهذا تميل اللجنة الى **البديل الثانى** ، وترى اللجنة أن من مصلحة بريطانيا التوصل الى اتفاقية دولية خاصة بقناة السويس .

وبشكل عام فقد اتفقت اللجنة فى الرأى بالنسبة للقرارات التى تبناها « معهد القانون الدولى » فى جلسته المنعقدة فى بروكسل عام ١٨٧٩ ، وتتلخص فى التالى :

١ ـ ان مصلحة كل الدول تتمثل فى تأمين استخدام قناة السويس كطريق ملاحى لكل الدول على أن ينظم القانون الدولى العام أمر تلك الحماية .

٢ ـ التزام الدول فيما بينها لكى تتجنب ـ بقدر الامكان ـ أى اجراء من شأنه تعريض القناة وملحقاتها للضرر أو الخطر فى حالة الحرب .

٣ ـ اذا حدث وأصابت ، احدى الدول أعمال الشركة العالمية لقناة السويس ، بالضرر فيكون لزاما عليها عندئذ القيام باصلاح هذا التلف على الفور وبقدر المستطاع ، واعادة الحرية الكاملة للملاحة بالقناة(١٣) .

---

(١٣) المصدر السابق . هذا ويلاحظ أن دى لسبس كان قد طلب من حكومة انجلترا فى عام ١٨٧٧ التوصل لاتفاقية دولية حول هذا الموضوع . واقترح النص التالى : « الاتفاق حول الاستمرار فى المحافظة على حرية الملاحة فى قناة السويس . وحكومات .. توافق اليوم على المحافظة على نفس حرية الملاحة لكل السفن التابعة للدولة أو السفن التجارية مهما كانت جنسيتها دون أى استثناء . ومن المنتظر أن تخضع سفن الدول للاجراءات الخاصة بالدولة صاحبة السلطة لمنع السفن العابرة من انزال أية قوات على الأرض المصرية أو اية مواد حربية » .

راجع : السيد جلال ، الصراع الدولى ، ص ص ٤٥٠ ـ ٤٥١ .

وعلى هذا أوصت اللجنة بضرورة التوصل الى « عقد اتفاقية » أو « معاهدة » بين الدول البحرية الكبرى لضمان حرية المرور فى القناة لكل السفن وفى كل الأوقات . وفى حالة الحرب يجب تحديد فترة بقاء سفن المتحاربين بالقناة ، وأنه لا يجوز انزال أو نقل مؤن أو مواد عسكرية بالقناة ، والا تحدث اجراءات عدائية فى المياه الاقليمية لمصر ، حتى فى حالة كون الدولة العثمانية احدى الدول المتحاربة ، وأن أية دولة تسبب سفنها الحربية أى ضرر للقناة تلتزم باصلاح هذا الضرر على الفور وبقدر المستطاع ، وأن تقوم مصر باتخاذ كل الاجراءات فى حدود سلطاتها لتنفيذ مراعاة الشـــروط المفروضة على عبور سفن الدول التى فى حالة حرب ، وأنه لا يجوز اقامة تحصينات على القناة أو فى الأماكن القريبة منها ، ويجب احترام حقوق السيادة الاقليمية للحكومة المصرية . وهذه الاجراءات يجب أن تضمنها الدول الموقعة على المعاهدة(١٤) .

وكانت هذه الأسس التى وضعتها اللجنة بالنســـــبة لقناة السويس أو المسألة المصرية بمثابة الخطوط العريضة التى التزمت بها الحكومات البريطانية المتعاقبة عند معالجة هاتين المشكلتين .

أما بالنسبة لمسألة الهيمنة على مقاليد أمور الحكم فى مصر فقد وجد ساسة بريطانيا أن « **الحماية المقنعة** » هى خير ســـــبيل للمحافظة على المصالح البريطانية واستمرار الاحتلال .

وأما بالنسبة لقناة السويس فنجد أن الاتفاقية الدولية لعام ١٨٨٨ لم تخرج كثيرا فى نصـــوصها عما جاء بمقترحات اللجنة السابق ذكرها .

وأما الجانب الثانى الذى اهتمت به الحكومة البريطانية فهو دراســة المركز القانونى لشــركة قناة الســويس . فقد قام لورد سيلبورن (Selborne) ـ المستشار القانونى للحكومة البريطانية ـ بتقديم مذكرة عن وضع شركة قناة السويس القانونى ، فى ١٤

---

(١٤) P.R.O. CAB. 37/18/50. Op. Cit.

سبتمبر ١٨٨٢ ، بعد أن قام بدراسة الأوراق الخاصة بامتيازات شركة قناة السويس(١٥) •

أما مستقبل السياسة البريطانية فى المسألة المصرية وقناة السويس ، فتوضح التقارير السرية لمجلس الوزراء البريطــانى ، خبايا تلك الســـياسة • فقد تقدم كل من « الونزو مونى »(١٦) ومالت(١٧) بمذكرتين يوضحان فيهما رأيهما عن **مســتقبل ادارة الحكم فى مصر** • وتتلخص آراء ومقترحات مونى فى الآتى :

أولا : أن موضوع ضم مصر الى بريطانيا هو موضوع بعيد عن البحث •

ثانيا : ليس فى استطاعة بريطانيا اعادة احياء الشكل القديم للحكومة فى مصر ، وهو الشكل الاستبدادى Pure despotism (الحكم الاستبدادى المطلق) .

ثالثا : ان الاحتلال الدائم ، الذى تدعمه قوات بريطانيا ، والتى ستبدو كأنها فى حماية الخديو ، خطة يصـــعب تنفيذها » . ثم يبرهن مونى على حجته هذه بقوله :

« ان تأكيدنا للخديو والطريقة التى تتحدث بها حكومتنا ، كل ذلك له أهميته للمحافظة على سمعتنا وشخصيتنا القومية التى تتسم بالصدق والامانة ، وكل ذلك يمنعنا من سلوك هذا السبيل ، فالضم أو الاحتلال سوف يثير ضدنا كل الدول الأوربية ، وعلى هذا يجب التغاضى عن ذلك »(١٨) .

---

(١٥) P.R.O. CAB. 37/9/82, 14. 9. 1882.

(١٦) المبعوث البريطــانى فى صندوق الدين العمومى ، أمضى فترة فى مصر واكتسب خبرة خلالها بالمسألة المصرية .

(١٧) قنصل بريطانيا العام فى مصر . وراجع تقريره عن الحــالة المــالية والمراقبة الثنائية فى هذا الفصل ص ٥٠ .

(١٨) Money to Granville, No. 4 & inclosure. dated 2 Sept 1882. in P.R.O. 37/9/84. .

رابعا : يجب التخلى عن « الوضـــع الراهن » لأنه سيشجع فرنسا للمناداة بالمساواة بين المصـــالح الفرنسية والانجليزية فى مصر ، وكان ذلك مصدر خطر مستمر لانجلترا ، فقد ساندت فرنسا المؤامرات التى حيكت ضد ممارسة نفوذنا الذى كان يهدف بصدق وأمانة مصلحة الشعب ، وترتب على ذلك مشاكل فى الادارة لا حصر لها (١٩) .

ولخص مونى أهداف السياسة البريطانية فى مصر ، فيما يلى :

١ ـ استعادة سلطة ومركز الخديو .

٢ ـ حرية التوسع فى عناصر تمثيل حكومة قومية .

٣ ـ استعادة النفوذ والمركز الاجتماعى للأوربيين المقيمين فى داخل البلاد .

٤ ـ تأمين السكان الأوربيين .

٥ ـ اعادة النظام على أسس تكفل استمراره .

٦ ـ قيام حكومة قوية .

٧ ـ تقوية النفوذ الانجليزى لأقصى مدى ليتفق مع الأهداف سالفة الذكر(٢٠) .

والمشكلة فى نظر مونى هى فى كيفية التوفيق بين البندين الأولين والبندين الأخيرين . فمن الواضح أنه فى حالة عدم القدرة على المحافظة على النظام ، واذا لم تؤمن حياة وممتلكات الأوربيين وبدون تدعيم سلطة الخديو ، وبدون تحويل مصر والمصريين الى دولة تابعة ومستعبدة ، فان على مصر عندئذ أن تتقبل عبودية جلبتها على نفسها ، ولكن مونى لا يرى ضرورة لذلك . فهو يحلل طبيعة الشعب المصرى قائلا : « أن طبيعة الشعب لم تتغير فى أشهر قلائل،

---

(١٩) Ibid.

(٢٠) Ibid.

فقطاعات كبيرة من الشعب مازالت كما هى ، صبورة طويلا ، وهم ذوو طبيعة طيبة . وأنا لا أؤمن بالقسوة أو التعصب للفلاح ، وأن عناصر الخطر فى مصر مثلما هى فى الهند نجدها خلال الثورة ، ونجد تشابها بينها فى نقاط كثيرة . وهناك طموح بين أفراد قلائل من بين الطبقات المتوسطة ، وهذا أمر يمكن وضعه تحت السيطرة الكافية دون حرمان الشعب من الحرية أو من فرص التطور والتقدم القومى فى المستقبل . وأرى فتح الطريق أمام سياسة منح حرية نسبية وتدريجية لهم » (٢١) .

ثم يضيف : « وسأترك أمر اخضاع البلاد لقواتنا ، وأعتقد أن عرابى كان على رأس حركة عسكرية بحتة مطبوعة بالتعصب(٢٢) ، وقد حولت الاحداث الاخيرة انتباه جزء من الشعب لاحتمال الحصول على بعض المشاركة فى حكومة بلادهم ، ويصعب عمليا تحديد هذا النصيب »(٢٣) .

ويجد الباحث هنا حججا واهية يسوقها مونى لتبرير التدخل البريطانى فى الشئون المصرية وهيمنة سلطات الاحتلال على كل جوانب الادارة فى مصر .

وحاول مونى عقد مقارنة بين مصر واليابان فذكر : « واذا كانت مصر بعيدة وبلدا معزولا مثل اليابان ، يعيش فيها الأوربيون فى المدن الساحلية لأعطيت لهم الحرية الكاملة على الفور ، على أمل أنه من خلال الصراعات سيتعلم الشعب ممارسة الحرية دون اساءة استعمالها ، ولكن علينا هنا أن نتعامل مع بلد عانى من الصراعات بين المصالح الأوربية ، وعلى مدى السنوات الأربع الماضية ، واذا ما رفعت قبضتنا الحربية عن البلاد فلن يترك الشعب

---

(٢١) Ibid.

(٢٢) ليس هذا الأمر صحيحا ، فقد كانت ثورة قومية ، وانما هو أسلوب اتبعه المستعمر لتشويه وجه هذه الحركة الوطنية وهو رأى معظم من كتب عن عرابى من الانجليز .

(٢٣) P.R.O. CAB. 37/9/84. Op. Cit.

المصرى لحال سبيله بل ستحاول الدول الأوربية السيطرة عليه وتسىء الى الجهود المبذولة من جانب حكومة دستورية ، وعندئذ ستتعرض حياة الأوربيين لمخاطرة ثورة شعبية » • ويضيف التقرير : « ان البلاد ليست مستعدة لحرية كاملة ، ولذا يجب اقامة حكومة قوية لحماية مصلحة البلد ومصالح الدول الأخرى التى قد توجد فى مصر • ويمكن تعليم الشعب من خلال «مجلس تمثيلى» ممارسة السلطات الكاملة »(٢٤) •

ومن هذا يتضح أن مونى قد حدد فى تقريره الأسباب القوية التى يرتكن اليها لاطالة أمد الاحتلال فى مصر ، وتأمين البلاد من الثورة الشعبية أو ثورة الجيش أو الصراعات الأجنبية •

بينما عقد كاتب روسى ويدعى ماكينزى Mackenize — مقارنة بين « العلاقات المصرية — البريطانية » وبين « العلاقات الروسية — البلغارية » فيقول : « وعلى الرغم من التشابه الا أن هناك بعض الاعتبارات ، فالنفوذ الروسى فى بلغاريا يستند على وحدة الجنس والدين ، ويتطلع البلغاريون الى القيصر كمنقذ لهم من العثمانيين ، الا أنه فى مصر لا يوجد مثل هذا النفوذ البريطانى الواسع الذى له أسس راسخة سياسية وأخلاقية كما فى بلغاريا »(٢٥) .

وعلى أية حال فقد تبلورت تقارير خبراء المسألة المصرية وتلك الآراء وتمت صياغتها فى شكل تعليمات أرسلت بمعرفة جرانفيل (وزير خارجية بريطانيا) الى لورد « دوفرين »

---

(٢٤) Ibid.

(٢٥) Mackenzie., Walace, Egypt and the Egyptian question. P. 508.

Dufferin (سفير انجلترا بالاستانة)(٢٦) لكى يسافر الى مصر ، فوصلها فى ٣ نوفمبر ١٨٨٢ ، حيث قدم نصائحه للخديو فيما يتعلق باعادة سلطاته ونفوذه بشرط أن يكون ذلك لمصلحة كل الطبقات(٢٧) · وأخطـــرت الحكومة البريطانية دوفرين أنها لن تنسحب من مصر الا بعد أن يتم بناء حكم يستند على أسس تحفظ الأمن والســـلام والرخاء للبلاد وايجاد توازن بين نفوذ الخـــديو والحكومة الوطنية وتنفيذ التزامات انجلترا أمام الدول(٢٨) ·

ونرى هنا بوضوح الذرائع التى استند اليها خبراء السياسة البريطانيون لاطالة فترة بقاء القوات البريطـــانية فى مصر واحكام قبضتها على قناة السويس ·

وعلى أية حال فقد حددت التعليمات الصادرة لدوفرين الاطار الخاص بالمسائل الرئيسية التى يجب عليه أن يبحثها مثل اعادة تنظيم الجيش وقوات حفظ الأمن وايجاد نظام بديل للادارة الثنائية وتقليل عدد الاجانب وزيادة العمالة المصرية فى فروع الادارة(٢٩)

---

(٢٦) وقع الاختيار على دوفرين لاضطلاعه بالمسائل الشرقيـــة من ناحيـــة ولخبرته بمثل هـــذه المهـــام من ناحيـــة أخرى واستمر عمـــله فى مصر من نوفمبر ــ ابريل ١٨٨٣ فضلا عما اشتهر به من أصالة الرأى والكتابة وســـعة الاطلاع على أحوال الشرق · وقد تتبع بوصفه سفيرا لانجلترا فى الدولة العثمانية الأطوار الأخيرة للمسألة المصرية ووقف على أسرارها واشترك فى مؤتمر الاستانة ابان أحداث الثورة العرابية وكان له أثر كبير فى تدبير الدسائس التى أدت الى الاحتلال ومن وجهة النظر الانجليزية يعد أقدر الرجال على رسم الخطط التى تكفل نجـــاح سياستها فى مصر · ووضـــع تقريره الشهير الذى صار أســـاس السياسة البريطانية فى مصر ، وغادر مصر فى مايو ١٨٨٣ عائدا الى الاستانـــة مقر منصبه الرسمى ·

(٢٧) Granville to Dufferin, November 3, 1882. P.R.O.F.O. 141/167.

(٢٨) Ibid.

(٢٩) اشار دوفرين لوجود الفى موظف حكومى فى مصر منهم ألف أوربى ويحصلون على ٢٠٪ من اجمالى المرتبات ·

وايجاد نظام قضائى مناسب للمصريين ، وأهم من كل هذا وذاك التركيز على تأمين العبور بين أوربا والشرق وبالأخص حرية المرور فى قناة السويس(٣٠) .

وتعكس التعليمات الموجهة لدوفرين وجهات النظر والتقارير المقدمة لرئاسة مجلس الوزراء البريطانى حول المسألة المصرية حيث أجمعت الآراء على أن السبب الرئيسى للتدخل الانجليزى فى مصر انما كان أصلا لحماية حرية المرور فى قناة السويس(٣١) . وقد تطلب ذلك بالضرورة استعادة القانون والنظام واعادة تنظيم الجيش وقوات حفظ الأمن وتنفيذ الالتزامات قبل الدول الكبرى حتى لا تعطى لها الفرصة للتدخل فى شئون مصر(٣٢) .

ولم يتعرض تقرير دوفرين بشىء من التفصيل لمسألة قناة السويس فقد أورد قوله : « حيث ان الاقتراحات الخاصة بقناة السويس قد سبق ارسالها بمعرفة حكومة انجلترا الى الدول الأوربية فى منشور جرانفيل(يناير ١٨٨٣) فانه من الصعب عندئذ تقديم ملاحظات لسيادتكم (لجرانفيل) عن هذا الموضوع المهم »(٣٣) .

وحاول دوفرين ـ فى حديث له مع شريف باشا ـ التأكيد على أن هدف الحكومة البريطانية هو ابعاد مصر عن كل نفوذ أجنبى ومساندة قيام حكومة رشيدة(٣٤) .

---

(٣٠) Ibid.

(٣١) Dufferin to Granville, No. 38, Feb, 6, 1883. Parl. P. Egypt 6 (1883).

وانظر أيضا :

Tissot à Challemel Lacour, Lond, 21. 3. 1883. D.D.F. 1ère . serie. T. 5.

(٣٢) Marlowe., Op. Cit. P.P. 69 — 70.

(٣٣) Parl. Pop. Egypt 6 (1883) No. 38. Op. Cit.

(٣٤) Ranidlr à duclerc., Le Caire, Novem 11, 1882. D.D.F.T. 4 No. 559.

هذا فى الوقت الذى أكد دوفرين لقنصل فرنسا فى مصر ـ ريندر Rainder ـ بأن انجلترا ستترك مصر فى الحال عندما تتأكد من « استطاعة المصريين حكم أنفسهم بأنفسهم(٣٥) » .

غير أن ارسال دوفرين لمصر قد سبب دهشة فى أوساط السلك الدبلوماسى وبالأخص الفرنسى ، فقد رأت فيه فرنسا اهمالا لدور تركيا فى المسألة المصرية ، ودليلا على الصعوبات التى تواجه الحكومة البريطانية فى مصر بشكل لم تتوقعه ، ومحاولتها فى أن يكون لها سلطة دبلوماسية عليا لتأكيد امتيازاتها هناك ، وأن دوفرين يتطلع الى أن يكون على قمة امبراطورية عربية تحت النفوذ الانجليزى(٣٦) .

واذا كانت مهمة دوفرين قد تركزت أساسا على دراسة الوضع الداخلى فى مصر وتقرير أنسب الحلول للادارة والسيطرة على مقاليد الحكم وتوجيهها بطريقة بارعة ، فان منشور جرانفيل قد قصد به التعامل مع الدول الكبرى بذكاء لطمأنتها على مستقبل قناة السويس والأمور فى مصر . فلقد كانت بريطانيا تشعر بضعف حجة وجودها فى مصر . وكان على ساسة بريطانيا مواجهة السلطان والخديو والشعب المصرى والاجانب فى مصر وشركة قناة السويس والدول البحرية الكبرى وفى مقدمتها فرنسا ، وذلك بعد أن وضعت يدها على مصر وقناة السويس .

ولم تقر كل تلك القوى لبريطانيا باحتلالها لمصر أو تدعيم مركزها السياسى والحربى فيها ، لذلك نجد الحكومات البريطانية المتعاقبة تعمل على استرضاء هذه القوى فكانت تعلن بين الحين والآخر ان احتلالها لمصر مؤقت وأنها ستجلو عنها بعد استقرار الأمن والنظام نهائيا فى ربوع البلاد وبعد توطيد سلطة الخديو .

---

(٣٥) Ibid. No. 570, December 16, 1882.

(٣٦) De Noilles à Duclerc, Therapia, Oct. 31, 1882 : D.F.T. No. 553.

وكان منشور لورد جرانفيـــل فى ٣ يناير ١٨٨٣ الى الدول الأوربية الكبرى، أول تلك المحاولات لتهدئة الرأى العام الأوربى والدول البحرية على مستقبل قناة السويس وحرية المرور بها . وأنه من المفيد التوصل الى اتفاقية بين الدول الكبرى تضمن حرية المرور لجميع السفن فى جميع الأوقات ، فى السلم والحرب ، على السواء، شريطة عدم ارتكاب أعمال عدائية بالقناة أو فى تخومها أو فى أى مكان آخر يدخل فى نطاق المياه الاقليمية لمصر(٣٧) .

وقد استخدمت الحكومة البريطانية المرونة والدهاء السياسى فى صياغة مواد هذا المنشور ، فلم تحدد الســـــلطة التى تتخذ التدابير للدفاع عن مصر ، وهل هى الحكومة المصرية ؟ أم الدولة العثمانية بصفتها صاحبة السيادة على مصر ؟ أم الحكومة البريطانية بحكم احتلالها لمصر(٣٨) .

واهتمت معظم الدول الاوربية بما جاء بمنشور جرانفيل وعلى وجه الخصوص موضوع قناة السويس ، فنجد الحكومة الهولندية تولى اهتمامها بهذا الموضوع مؤكدة أن لها مصالح تجارية كبيرة فى قناة السويس تفوق بعض الدول ، وأعلنت أنها ستتابع الموقف من وجهة النظر المتصلة بمصالحها الشرعية(٣٩) .

وكذلك وافق كالنوكى Kalnoky ــ وزير خارجية النمسا ــ على ما جاء بمنشور جرانفيل بخصوص قناة السويس(٤٠) .

---

(٣٧) راجع الدراسة التحليلية لمنشور جرانفيل وما جاء ببنوده فى البحث الذى قام به : عبد العزيز الشناوى ، تكتل الدول لتدويل قناة الســويس نكاية فى بريطانيا ــ مجلة كلية الآداب جامعة القاهرة ، المجلد ٢٣ (القــاهرة ١٩٦٥ ــ ١٩٦٦) جـ ١ ص ١٨ .

(٣٨) المرجع السابق .

(٣٩) Stuart to Granville, Decem. 13, 1883., Parl. P. Egypt 14 (1883) No. 3.

(٤٠) Elliot to Granville, Vienne, January 24, 1883, Parl. P. Egypt 6 (1883).

وقد رأى البعض أن منشــور جرانفيل تبرير لاحتلال قناة السويس واتخاذها قاعدة للعمليات الحربية باسم حماية الملاحة فى القناة والحيلولة دون الاضرار بها ، وأنها قد فعلت ذلك باسم الخديو توفيق ونيابة عنه وتأييدا لســــلطته ، وأنه لم يكن لانجـــلترا حق التدخل بفضل التعاقد(٤١) ٠

وعندما اجتمعت الدول فى باريس فى ربيع عام ١٨٨٥ لوضع مسودة اتفاقية تحدد المركز الدولى لقناة السويس تمسكت انجلترا بمنشورها (٣ يناير ١٨٨٣) ليكون أســـاس تقــرير بنود هذه الاتفاقية(٤٢) ٠

وفى حقيقة الأمر كان مركز انجلترا فى مصر غريبا ، فقد ظلت مصر من حيث الموقف السياسى ومن ناحية القانون الدولى تابعة للدولة العثمانية واعترفت بذلك كل الدول الكبرى ، فكانت معاهدة لندن ١٨٤٠ معاهدة ضمانية مشتركة لحفظ حقوق مصر أمام الدولة العثمانية ، وقد كسبت الدول بفضلها حق التدخل بينها وبين مصر كلما شاء السلطان نقض حقوقها ٠ وقد استعملت الدول هذا الحق مرارا فى العصر الذى أعقب المعاهدة ، والمعاهدة الضمانية المشتركة توجب على جميع الدول التى تعاقدت أن تتدخل حين وقوع الحالة المعلقة عليها ، وتمنح كذلك كلا من تلك الدول حق التدخل على حدة ، ولذا لم يكن تدخل انجلترا وفرنسا بمناسبة فرمان ١٨٧٩ مخالفا للقانون(٤٣) ٠ ولكن تدخل انجلترا فى مصر بالقوة عام ١٨٨٢ لم يحدث بناء على طلب الدولة العثمانية أو بموافقتها ، ولا بناء على حق جازته انجلترا بالتعاقد ٠ وأما معاهدة لندن فانها قد عقدت لعلاقات مصر مع الدولة العثمانية ، ولم تمنح الدول المتعاقدة حق التدخل فى شئون مصر الداخلية(٤٤) ٠

---

(٤١) محمد أبو طائلة ، مركز مصر الدولى ص ١١٤ ٠
(٤٢) راجع الفصـــــل الســـــادس الخاص بتحديد المركز الدولى لقناة الســويس ٠
(٤٣) محمد ابو طائلة ، مرجع سبق ذكره ص ١٠٠ ٠
(٤٤) المرجع السابق ص ١٠٣ ٠

الجلاء أم الضم أم الحماية المقنعة على مصر :

وقد أثار الاحتلال البريطانى لمصـــر الجدل بين رجال الفكر والساسة ورجال الأعمال فى بريطانيا حول طريقة التصرف فى هذا الوضع الجديد · فنجد سولسبرى ـ رئيس المعارضة فى ذلك الوقت ـ رأى أن مغامرة حزب الأحرار باحتلال مصر قد أساءت لسمعة انجلترا ، وتحدث فى مجلس اللوردات ، فى ٢٦ أكتوبر ١٨٨٢ ، محذرا الوزراء من الاغراء المتمثل لهم فى الاحتلال ومن المستحيل على انجلترا التهرب من مسئولية عملها وقتذاك(٤٥) ·

كذلك وجد سولسبرى نفسه مطلق اليدين فى مطلع حكمه ، وان خط سياسته الذى وضعه خلال الأشهر الستة التالية لفترة حكمه قد حددت فى الحقيقة تاريخ مصر لأكثر من جيل(٤٦) ·

وتحمست غالبية أعضاء حزب المحافظين لمسألة ضم مصـــر لبريطانيا ، لأنه اذا ضمت انجلترا مصر الى أملاكها وأرغمت تركيا على قبول ذلك لزالت السيادة العثمانية على البلاد ، وعندئذ تصبح قناة السويس تابعة للامبراطورية البريطانية · ولكن ســـولسبرى عارض ذلك الأمر لأنه ســـيصبح عبئا جـــديدا يضـــاف لأعبـاء الامبراطورية بصفة دائمة ، وان على بريطانيا مواصلة الهدف الذى احتلت مصر من أجله · فلا يمكن مغادرة مصر قبل ضمان ادارة ناضجة وحدود آمنة(٤٧) ·

وقد نادى رجال المال والأعمال فى بريطانيا بفكرة « الضم » وساندوها لاعتقادهم بأنها خير ضـــمان لاستثماراتهم المالية فى مصـــر(٤٨) ·

---

(٤٥) Cecil, Life of Marquis of Salisbury. Vol. 3. PP. 94 — 5.

(٤٦) Ibid. P. 232.

(٤٧) Ibid.

(٤٨) Marlowe., Op. Cit., P. 96.

وانطلاقا من هذه الأسس المعلنة أصبحت الحكومة المصري
ـ بعد الاحتلال ـ تحت الرقابة الانجليزية الشديدة ، وقيادتها غي
المباشرة • وأصبحت « النصائح البريطانية » ذلك التعبير الدبلوماسي
المهذب ، أوامر اجبارية يلتزم بتنفيذها الوزراء المصريون ومن اليه
من كبار الموظفين ، فاذا رفض أحدهم أو امتنع عن تنفيذ نصيح
بريطانية كان عليه أن يستقيل فورا(٤٩) •

ولقد أوضح ملنر : « أن ذلك المصطلح الذى استعمله جرانفيل
«giving advice» من جانب رجل مســـــلح يحتل أرضك هى فى
معناها أكثر من مجرد نصيحة انها أمر »(٥٠) •

وهذه بطبيعة الحال ما أطلق عليه اسم « الحماية المقنعة
شكل الحكم الذى وجد فيه الساسة والخبراء بشئون المسألة المصري
أنه أنسب سبيل لتجنب مشاكل وتعقيدات ومخاطر دولية لا قبل لهم
بها • وأن فرض الحماية البريطانية على مصر معناه أن تصبح قنا
السويس تحت اشرافها العام • ولكن انجلترا لم تشأ أن تمس مرك
مصر السياسى والدولى ، وبذلك أصبحت القناة باعتبارها مجرى
مائيا فى الأراضى المصرية ينطبق عليها ما ينطبق على سائر أراضى
مصر من حيث السيادة العثمانية •

واتسمت سلطة الحكومة المصرية بالطابع الثلاثى : فالقو
التى لها حق الفيتو والمبادأة فى التشريع تمثلت فى الخديو واللجن
الدولية للدين العام والمستشارين Advisers ، ولكن هذ
القوى الثلاث اختلفت فى الدرجة والحجم • وفى الواقع كانت سلط
المندوب البريطانى هى القوة الفعلية فى كل الظروف ، وبدت بوضو

(٤٩) عبد العزيز الشناوى ، الدبلوماسية الفرنسية تربط بين مسألت
قناة السويس وجزر أبريد الجديدة . مجلة كليه الآداب ، جامعة القاهرة
مجلد ٢٢ جـ ١ ، مايو ١٩٦٠ ص ٤ •

(٥٠) Milner., England in Egypt. P. 33.

سلطته فى المنشور التاريخى لجرانفيل فى ٤ يناير ١٨٨٤ والذى جاء فيه :« ليكن معلوما للوزراء المصريين وحكام الأقاليم أن المسئولية الملقاة على عاتق انجلترا تجبر حكومة جلالة الملكة على أن تصر على تبنى السياسة التى توصى بها ، ومن الضرورى عندئذ أن هؤلاء الوزراء أو الحكام الذين لا يتبعـــون هذا المنهج عليهم أن يستقيلوا »(٥١) ٠

وما فتىء ساسة انجلترا يصـــرحون عقب الاحتلال ، بأن احتلالهم لمصر مؤقت(٥٢) ٠ ويرى الباحث هنا أن الدوافع وراء الوعود المتكررة بالجلاء انما ترجع لاحساس انجلترا بضعف مركزها القانونى والدولى فى مصر ، ومحاولة ارضاء الدول ذات الامتيازات والمصالح فى مصر وعجزها عن اصلاح الحالة المالية فى مصر ، علاوة على استغلال بسمارك للمسألة المصرية بدهاء ودبلوماسية بارعة وزد على ذلك محاولة انجلترا ارضاء وتهدئة فرنسا ٠

وقد أوضحت مراســـلات ســـولسبرى مدى ضيقه بالمأزق الدبلوماسى الذى نتج عن الاحتلال ، ففى رسالة الى درمندوولف (٢٣ فبراير ١٨٨٧) كتب يقول : « نحن كمن يسير فى قنوات ضيقة معرضين لمخاطر مستمرة بالجنوح على احدى ضفاف هذه القنوات فمن جانب نجد الرأى العام البريطانى غير مستعد لفكرة الجلاء عن مصر ومازال أقل بالنسبة للتخلى عنها »(٥٣) ٠ وأصـــبحت مصر بالنسبة لساسة انجلترا ــ كما يصفها مارلو ــ بمثابة « ســـجن للدبلوماسية البريطانية »(٥٤) ٠ استغلها بسمارك ، واتبع ما أسماه «سياسة الابتزاز» على حد تعبير سولسبرى ، فكثرا ما كان بسمارك

---

(٥١) P.R.O. CAB 37/33/17, cf. Silva. W.A., The expansion of Egypt under Anglo Egyptian condominium. P. 183.

(٥٢) عبد العزيز الشناوى ، وثائق ونصـــوص من التاريخ الحـــديث والمعاصر ص ٦٦٦ ــ ٧٠٩ ٠

(٥٣) Cecil, Life of Salisbury. T. 4. P. 41.

(٥٤) Marlowe., cromer in Egypt. P. 81.

يخبر سولسبرى بالعروض التى تقدمها له فرنسا للمصالحة على أساس مهاجمة انجلترا فى مصر ،ومدى التضحيات التى تقدمها المانيا برفضها تلك المقترحات وأن تلك التضحيات ـ التى ذكرها بسمارك ـ يجب على انجلترا أن تقدم مقابلا لها . وتمنى سولسبرى ألا تكون لانجلترا قوات فى مصر حتى يمكن لها أن تطلق يدها فى كل العالم(٥٥) .

وقد تأثر سولسبرى بالرأى العام البريطانى المتمسك بالاحتلال، وقد أوقعه ذلك فى موقف حرج أمام المستشار بسمارك الذى كان يطلب الثمن ليس نظير مساعدته لانجلترا ، ولكن لامتناعه عن الاشتراك فى تحالف ضدها(٥٦) .

وهاهو سولسبرى يبعث الى درمندوولف(٥٧) برسالة فى صيف عام ١٨٨٦ أخطره فيها بأن الرأى العام البريطانى ليس مهيئا بعد لفكرة الجلاء وضرورة ارضاء فرنسا على حساب موقف بسمارك . وكان سولسبرى قد أخطر الملكة : « بأن الاحتلال الدائم لن يكون فقط ضد تعهدنا والتزاماتنا بالجلاء بل ومكلفا جدا ، فهو يعنى شقاقا دائما مع فرنسا وتركيا ، ولكن التزمنا بألا نترك مصر للفوضى الداخلية أو الغزو الأجنبى . وسوف يقترح درمندوولف على الحكومة التركية تعهد انجلترا بالجلاء عن مصر خلال خمس سنوات ، اذا لم تحدث قلاقل داخلية أو تهديد خارجى ، ولكن سنحتفظ بحق العودة فى أى وقت اذا هددت بخطر الغزو الخارجى أو الفوضى اذا لم توف مصر بالتزاماتها الدولية . وقد توافق الدولة العثمانية على هذه الشروط ولكن فرنسا لن توافق عليها »(٥٨) .

---

(٥٥) Cecil., Op. Cit., P. 42.

(٥٦) (وهى رسالة من سولسبرى الى مالت فى ٢٣ فبراير ١٨٨٧) . Ibid. P. 41.

(٥٧) من حزب المحافظين وسفير فوق العادة للاستانة .

(٥٨) (رسالة سولسبرى لدرمندوولف فى ١٨٨٦/٨/١٣) . Cecil., Op. Cit., P. 39.

ورأى سولسبرى أن حق العودة لاحتلال مصر سيتيح لانجلترا مراقبة مصر من قبرص ومالطة دون اثارة السكان المسلمين برفرفة العلم البريطانى بينهم(٥٩) • وقدم ســـولسبرى الى درمندوولف بعض النصائح نلخصها فيما يلى :

١ ــ الجلاء مع بعض التحفظات •

٢ ــ حق انجلترا فى العودة لاحتلال الاسكندرية عندما ترى انجلترا ذلك ضروريا •

٣ ــ السيادة على ادارة السكك الحديدية المصرية •

وأوضح سولسبرى فى رسالته : « أنه رغم صـــعوبة هذه الشروط فلا يمكن التخلى عنها حتى تستقر الحالة فى أوربا ، واذا استطعنا اغراء المانيا بالسير معنا وخرجنا أقوياء من الانتخابات فلا أرى لزاما علينا تحديد موعد بالجلاء وأعارض مسألة الضم أو تدويل المسألة المصرية »(٦٠) •

وعلى أية حال فان بعثة درمندوولف لمصر هى احدى مظاهر الوعود البريطانية بالجلاء فى اطار الضـــغوط الدبلوماسية التى تعرضت لها حكومة انجلترا وقتذاك • فأحداث الســـودان وتوتر العلاقات الفرنسية الانجليزية ــ بسبب المسألة المصرية ــ والأزمة الروسية الانجليزية ــ بسبب أفغانستان ١٨٨٥ ــ ومحاولة انجلترا أن يكون لها حرية المرور فى مضايق البســـفور والدردنيل لتهديد روســـــيا عند الحاجة . ومحاولة الانجليز عقد حلف مع الدولة العثمانية فيه يحتل الباب العالى مصر وقناة السويس وتكون له حرية العمل فى بلغاريا ويأخذ اعانة من انجلترا قدرها ٢٥ مليون جنيه(٦١) •

---

(٥٩) Marlowe., Op. Cit., P. 115.

(٦٠) Cecil., Op. Cit., Vol. 3. P. 232.

(٦١) محمد مصطفى صفوت ، الاحتلال الانجليزى لمصر ص ١٩٢ (نقــلا من الوثائق الألمــانية) G.D.D. •

وقد جعلت انجلترا ما جاء بمنشور جرانفيل — بخصوص قناة السويس — أســاسا للنص الخاص بقناة الســويس فى اتفاقية درمندوولف مع الباب العالى ١٨٨٧ الخاصة بالجلاء عن مصر ٠

فقد تم الاتفاق بين درمندوولف ومحمد كاميل باشا — الصــدر الأعظم — ومحمد سعيد باشا ممثل الدولة العثمانية ، على النقاط الآتية :

١ — تدعو الحكومة العثمانية الدول التى أمضت معاهدة برلين للموافقة على حرية الملاحة فى قناة السويس ٠

٢ — تعلن الحكومة العثمانية فى هذه الاتفاقية حــرية الملاحة فى قناة السويس فى السلم والحرب على السواء لجميع السفن دون تمييز لجنسيتها ٠

٣ — تتعهد الدول الكبرى بألا تعوق حرية عبور القناة وقت الحرب، واحترام ممتلكات شركة القناة ومؤسساتها ٠

٤ — التزام الدول بعدم حصار القناة وألا يقع اعتداء فى منطقتها على مدى ثلاثة أميال بحرية من بورسعيد والسويس ٠

٥ — يقوم ممثلو الدول الاجنبية فى مصر بمراقبة تنفيذ هذه الاتفاقية، وان يجتمعوا برئاسة مندوب الدولة العثمانية أو من ينيبه الخديو لدراسة الظروف التى ينشأ عنها خطر على القناة ، ويجب أن يجتمعوا مرة على الأقل فى السنة .

٦ — يجب الا تقام أية عراقيل فى سبيل أية اجراءات تتخذ للدفاع عن مصر ، أو للمحافظة على القناة(٦٢) ٠

واحتج قنصل فرنسا فى مصر على ما جاء باتفاقية درمندوولف وبالأخص مسألة حق انجلترا فى العودة(٦٣) ٠ وكذلك أوضح سفير

---

(٦٢) المرجــع الســابق ص ١٩٧ — ١٩٨ وانظر أيضــا : عبد العزيز الشناوى ، تكتل الدول لتدويل القناة مجلد ٢٣ الجزء الثانى ص ٩ ٠

(٦٣) Wolff to Salisbury, Const. June 2, 1887. Parl. P. Egypt 8 (1887) No. 5.

روسيا بالاستانة للصدر الأعظم بأنه قد ضحى بحقوق السلطان لانجلترا(٦٤) • وهدد الباب العالى أنه فى حالة تصـــديقه على الاتفاقية فان فرنسا وروسيا ستكونان فى حل من احتلال أراض عثمانية وتبقى بها حتى تحصل على اتفاقية مشابهة لتلك التى وقعت عليها(٦٥) •

ونتيجة لهذه الانذارات ـ الفرنسية والروسية ـ طلب الوزراء العثمانيون مهلة من الوقت للتصديق ، ولتباطؤ التصديق على الاتفاقية فى الوقت المحدد ، غادر درمندوولف الاستانة بناء على تعليمات سولسبرى فى يوليو ١٨٨٧ • وعلى هذا فشلت الاتفاقية وقوت من مركز انجلترا الدبلوماسى لأنها كشفت عن رغبتها فى التوصل الى اتفاقية بجلاء حاميتها عن مصر • وبعد فشل الاتفاقية تبنى سولسبرى موقفا حازما بالتوصل الى اتفاقية تضمن حماية قناة السويس(٦٦) •

ولقد ضعفت فكرة الجلاء عن مصر بعد عام ١٨٨٧ ، وبمرور الزمن ازدادت المصالح البريطانية وتوطدت فى مصر وأصبحت قناة السويس « طريق الامبراطورية » ، هذا علاوة على ازدياد مصالح بريطانيا التجارية والقطنية فى مصر(٦٧) •

وتحقق السلطان العثمانى من الخطأ الذى ارتكبه عندما أعطى اهتماما كبيرا لنصائح روسيا وفرنســـا فى موضـــــوع (اتفاقية الجلاء عن مصر) مع بريطانيا(٦٨) . وحاول الســـلطان فى ربيع ١٨٩٠ اعداد مشروع اتفاقية جديدة للجلاء عن مصر على نســـق

---

(٦٤) Cromer. Modern Egypt. Vol. 2. P. 378.

(٦٥) Wolff to Salisbury., Const. July 9, 1887. Parl. P. Egypt 8 (1887). No. 45.

(٦٦) Hallberg., Op. Cit., P. 290.

(٦٧) محمد مصطفى صفوت ، الاحتلال الانجليزى لمصر ص ٢٠٢ •

(٦٨) Hallberg., Op. Cit., P. 301.

اتفاقية درمندوولف الا فيما يختص بتدويل القناة وتحـــديد مدة الجلاء بسنة بعد امضاء المشروع · وأرسلت تعليمات بذلك الى رستم باشا ــ السفير العثمانى بلندن ــ متضمنة النقاط التالية :

١ ــ رفض النقاط الواردة فى اتفاقية درمندوولف الخاصة بقناة السويس على أساس أن اتفاقية القسـطنطينية ١٨٨٨ قد وقعت عليها الدول منذ ذلك التاريخ .

٢ ــ تحديد مدة الجلاء عن مصـــر بعد توقيع الاتفاقية بســنة واحدة(٦٩) ·

ولكن سولسبرى رفض مشروع الاتفاقية ووجدها غير مقبولة ورفض دراسة أى اتفاقية تحدد موعدا بانسحاب القوات البريطانية من مصر(٧٠) · وكان سولسبرى قد هنأ درمندوولف على نجاحه فى جعل المسألة المصرية تخرج عن النطاق الأوربى وتصبح مسألة عثمانية ــ بريطانية(٧١) ·

قوات الاحتلال تحكم قبضتها على قناة السويس ومصر :

وكان أول ما فكر فيه المحتل لاحكام قبضته على مصر وقناة السويس وتأمين قواته ، هو تسريح الجيش المصرى ، وتجريد البلاد من كل قوة حربية · وهى قاعدة حرصت السياسة البريطانية على تطبيقها طوال فترة الاحتلال ، وطلبت وزارة الخارجية من خبراء المسألة المصرية ابداء آرائهم بالنسبة للجيش المصرى ، فقدم كل

---

(٦٩) To German (القائم بالأعمال الألمانى بالاستانة) Wincler F.O. April 2. 1890. G.D.D. Vol. 2, P.P. 59 — 60.

(٧٠) Hallberg., Op. Cit., P. 301.

(٧١) Cecil., Op. Cit., Vol. 4. PP. 236 — 7.

من مونى(٧٢) وسيـــــــر اوكلاند كولفن(٧٣) تقارير عن الجيش المصرى ٠

كما قدم مالت – قنصل بريطانيا فى مصر – تقريرا عن الجيش المصرى ، طلب فيه أن يتألف الجيش من عدد أقل من ٨٠٠٠ جندى ولكن مهما كان الأمر فان أى تنظيم لن يحمـــــل فى طياته الأمن مستقبلا ، وأن الطريقة الوحيدة للوصـــول الى هذه الخاتمة هو الاحتفاظ بقوة عسكرية مستديمة فى الســـويس ، وقلعة وحامية للدفاع عنها ٠ كما أن التواجد المستمر للقوات البريطانية فى البلاد سيكون له تأثيره المعنوى وقدرته على حماية الخديو من أى مؤامرة من جانب جيشه ٠ وأوصى برفع تحصينات الاسكندرية ورشـــيد ودمياط وأبى قير(٧٤) ٠

هذا ولا يخفى علينا أن مالت قد طلب من شريف باشا أن تقوم الحكومة المصرية ببيع الأسلحة الزائدة والتموينات العسكرية شريطة أن يتم هذا البيع خارج مصر ، أو اذا تم البيع فى مصر أن ينقل بعد ذلك من القاهرة(٧٥) ٠

وطلب شريف باشا انقاص قوات الاحتلال لتصل الى ٢٠٠٠ جندى ، وهو رقم يكفى لحفظ الأمن والنظام فى البلاد ، علاوة على تخفيض الأعباء المالية التى تتحملها الحكومة المصرية كنفقات لقوات

---

(٧٢) لمزيد من التفاصيل عن موقف مونى من هذا الموضـــوع عن الجيش المصرى انظر :

Money to Granville, Sep. 2, 1882, P.R.O. CAB. 37/9/84. No. 4.

(٧٣) Colvin to Granvlle, August 21, 1882, P.R.O. CAB. 37/9/84.

(٧٤) Malet to Granville, No. 3 & inclousr 9, dated Sept 5, 1882 P.R.O. CAB 37/9/84. Very confedential.

(٧٥) Malet to Granville., Cairo. Novem 2, 1882, Parl. P. Egypt 1 (1883) No. 105 & Inclosur.

الاحتلال • والاتجاه نحو تكوين جيش وطنى أو قوات شرطة قادرة على أن تحل محل قوات الاحتلال(٧٦) •

ورأى جرانفيل خطورة سحب القوات البريطانية من الاسكندرية فى ذلك الوقت ، وأن وود Wood - سـردار عام الجيش المصرى(٧٧) - يرغب فى بقاء قوة كافية بالقرب من الاسكندرية وأخرى ببورسعيد والاسماعيلية(٧٨) •

وأيد بارنج الرأى الخاص بتركيز الحمـاية البريطـانية بالاسكندرية ، وتخفيض عدد قوات الاحتلال من ٦٧٠٠ جندى الى ٣٠٠٠ جندى ، وانسحابها من القاهرة(٧٩) • ووافقت الحكومة البريطانية على اقتراح بارنج بتخفيض القوات وسحب الحامية من القاهرة ، على أن يقع على عاتق حكومة الخديو مسئولية حفظ الأمن والنظام بمساعدة حكومة انجلترا(٨٠) .

وكذلك اقترح دوفرين فى تقريره لانشاء جيش جديد لتأمين مصر من خطر غزو أوربى أو عثمانى بالاعتماد على الوسائل الدبلوماسية العادية ، ولكنه رأى أن من الخطأ الاستغناء تماما عن الجيش . فعلى الرغم من أن قوة من رجال البوليس الأشداء تستطيع كبح جماح البدو والمحافظة على ضفتى القناة الا أن مصر سـتكون معرضة لقيام بعض الثورات التى قد تصطبغ بالصبغة الدينية ،

---

(٧٦) Malet to Granviile, Cairo., August 26, 1883. Parl. P. Egypt 1 (1884) Inclosure in No. 3 Memorandum by cdlrif Pa'sha.

(٧٧) أصدر الخديو مرسـوما فى ١٦ يناير ١٨٨٣ بتعيين وود - أحـد قواد الحملة الانجليزية قائدا عاما للجيش المصرى ورئيسا لأركان حربه ، وظل هذا المنصب محصـورا فى القوات الانجليزية طوال الاحتلال .

(٧٨) Granville to Baring F.O. 633/7., dated August 31, 1883 in. P.R.O. Cromer private papers. Secret.

(٧٩) Baring to Granville, Cairo. Octo 1. 9, 1883, Parl. P. Egypt 1 (1884) No. 38.

(٨٠) Granville to Baring., F.O. Novemb, 1, 1883. Parl. P. Op. Cit. Nos : 54. 55.

ومثل هذه الثورات يجب القضاء عليها عندئذ فى المهد قبل استفحالها وازدياد خطورتها(٨١) . ونادى دوفرين بانشاء قوات حرس الدرك (الجندرمة) لتكون موازية لقوة الجيش ويمكن الاعتماد عليها عند اللزوم لقمع بوادر أى ثورة عسكرية(٨٢) .

ورأت « لجنة الدفاع عن المستعمرات » Imperial Defence committee ألا تستبقى فى مصر أعدادا كبيرة من القوات سوى تلك الضرورية للمحافظة على الأمن الداخلى ، حتى لا تصبح هذه الأعداد الكبيرة حبيسة فى مصر ، بينما تحتاج اليها انجلترا فى مكان آخر(٨٣) .

كذلك قامت قوات الاحتلال بالغاء البحرية المصرية ، وكان هدف السياسة البريطانية حرمان مصر من أية قوة بحرية ، لأنها بموقعها الجغرافى الممتاز وشواطئها الممتدة الطويلة تستطيع الحصول على مكانة بحرية مرموقة يخشى بأسها ولاسيما بعد شق قناة السويس . ووقفت بريطانيا بالمرصاد أمام انشاء مصر لأسطول قوى . ويؤكد ذلك التقارير المرفوعة الى مجلس الوزراء البريطانى وهى تطالب بتجريد سواحل مصر من التحصينات والمعدات العسكرية(٨٤) .

وكذلك طالب كولفن بأن تكون سواحل مصر الشمالية على البحر المتوسط فى المستقبل ساحلا مفتوحا أى تجريد الاسكندرية

---

(٨١) انظر تقرير دوفرين فى : Parl. Pap. Egypt 6 (1883) No. 38.

(٨٢) عبد العظيم رمضان ، الجيش المصرى فى السياسة ١٨٨٥ – ١٩٣٦ ص ٣٦ .

(٨٣) Memorandum by the Imperial Defence committe. to F.O., No. 38/4/32 dated. April 26, 1904 in P.R.O., CAB.

(وهى مذكرة مرفوعة لوزارة الخارجية البريطانية عن الحامية البريطانية فى مصر) .

(٨٤) P.R.O., CAB, 37/9/84. No. 3. O. Cit.

وأبو قير ورشيد من التحصينات الموجودة بها وأن يتم بيع معداتها الحربية(٨٥) ٠

ووضعت سلطات الاحتلال الخطط لترسيخ قدمها وتأمين أسطولها فى البحرين الأحمر والمتوسط وكذلك قناة السويس ، فاتخذت من الاجراءات الخاصة بالبحرية المصرية ونلخصها فيما يلى :

١ ـ الغاء الأسطول البحرى المصرى وتسريح رجاله ٠

٢ ـ الغاء الأسطول التجارى وبيع بواخر البوستة الخديوية الى شركة بريطانية ، واحلال الضباط والفنيين الأجانب محل المصريين فى تسيير هذه البواخر للتخلص من الطبقة البحرية المصرية ، لما لها من تقاليد قديمة متوارثة منذ أوائل القرن التاسع عشر ٠

٣ ـ الغاء الترسانة البحرية وتسريح ما بها من عمال مدربين ٠

٤ ـ استغلال الامكانيات المصرية فى خدمة المصالح البريطانية التى تتمثل فى :

(أ) تأمين الملاحة على طول الطريق البحرى الى الهند ٠

(ب) توسيع الموانى المصرية لخدمة النقل البحرى البريطانى الذى يقوم باستيراد القطن والحاصلات المصرية الى بريطانيا وتصدير المصنوعات البريطانية الى مصر ٠ ولتكوين قواعد حربية للأسطول البريطانى ٠

(جـ) حراسة الشواطىء المصرية الطويلة لمنع تهريب البضائع ٠

---

(٨٥) Colvin to Granville, August 21, 1882., P.R.O. CAB. 37/9/84 Report Very Secret. No. 1

(د) تخريج ضباط يقتصر تدريبهم على الملاحة الساحلية بين الموانى المصرية فقط ، مع حرمانهم من التدريب الحربى كلية(٨٦) ٠

وطلب جرانفيل من البحرية البريطانية تواجد قوة بحرية بميناء بورسعيد ، كتلك القوة المتواجدة بميناء الاسكندرية لحفظ النظام فى بورسعيد المدخل الشمالى لقناة السويس(٨٧) ٠

وبالنسبة لحراسة شواطىء قناة السويس فقد نصت المادة التاسعة من اتفاقية ٢٢ يونية ١٨٦٦ : « على أن تبقى القناة البحرية وملحقاتها خاضعة لنظام الشرطة المصرى ، ويباشر سلطته عليها مطلقة من كل قيد ، مثلما يباشـــــرها فى أى مكان من الاراضى المصرية ، بحيث يحافظ على النظام والأمن العام ويكفل تنفيذ قوانين البلاد ولوائحها »(٨٨) ٠

ولم تغفل سلطات الاحتلال ، بعد أن وضعت يدها على الجيش والبوليس والجندرمة والبحرية ، عن تأمين ضفتى قناة السويس وحراستها بقوات موالية لها ٠ ففى رسالة سرية بعث بها اجرتون Egerton (٨٩) الى جرانفيل أوضحت أن ابراهيم باشا توفيق ــ محافظ مدينة بورسعيد ومنطقة قناة السويس ــ قد اقترح طرد كل الملاحظين المكلفين بحراسة ضفة قناة السويس الغربية واحلال قبائل البدو ، لقبيلة الشهاوية ، بالاشراف على حراستها ، وهذه

---

(٨٦) أحمد عبد المنصف داود ــ البحرية المصرية ص ٧٣٧ ، عبد الرحمن الرافعى ــ مصر والسودان ص ١٩ ــ ٢٠ ٠

(٨٧) Granville to Admirality, F.O. Jan. 18, 1884. Parl. Pap. Egypt 5 (1884).

(٨٨) عبد العزيز الشناوى ، وثائق ونصـــوص من التاريخ الحديث ، ص ص ٦٢٨ ــ ٦٢٩ ٠

(٨٩) ادوين اجرتون Edwin H. Egerton (عمـــل مســـاعدا لبارنج ووصل مصر فى مارس ١٨٨٤) ٠

القبيلة قد ثبت عدم ولائها للانجليز خلال الثورة الأخيرة (يقصد الثورة العرابية) ، فقد جرح أحد مشايخها عندما قاتلوا ضد الانجليز فى القسيمة(٩٠) • ثم يستطرد التقرير : « ورجوت نوبار باشا أن يستفسر عن هذا الموضوع وحصل على التوضيحات المطلوبة من الحكومة بالاضافة الى ذلك أبرق نوبار باشا لمحافظ بورسعيد يطلب منه الحضور للقاهرة لتقديم مزيد من التفسيرات حول هذا الموضوع • وعندما حضر محافظ بورسعيد للقاهرة زارنى وتبينت مما قاله لى انه من المرغوب فيه أن تقوم قوات دورية منظمة ، سواء قوات الشرطة أم قوات حرس السواحل لتشكيل « قوة لحماية القناة » ، وأنه على الرغم من ازدياد الأعباء المالية لتلك القوة ، الا أن هناك أمرا آخر وهو تقليل نسبة كبيرة من التهريب القائمة وقتئذ ، وستصبح الايرادات موازية للنفقات »(٩١) •

وقد نبه قنصل بريطانيا محافظ بورسعيد الى عدم تعيين من لم يثبت ولاؤهم للانجليز فى حراسة القناة فى المستقبل ، ونبهه الى أن وظيفته كمحافظ تتطلب قدرا كبيرا من الحيطة والحذر ، ليس فقط من أجل المهام الخطيرة المنوط بها أمام حكومته ، وهى حماية ذلك المجرى الملاحى ذى الأهمية العالمية ، وانما أيضا عدم اعطاء فرصة لأحد لانتقاده والهجوم عليه خاصة من الجاليات الأجنبية الحاقدة . وأن الانجليز والفرنسيين من الممكن أيضا أن تعلو أصواتهم بالشكوى اذا ما بدا منه تأييد وجهات نظر احدى الجنسيات على حساب الأخرى • وللانجليز الحق فى الشكوى عندما يوكل الى قبيلة معادية لها القيام بحراسة ضفة قناة السويس • وكرر النصيحة بأن الطريق الآمن له (للمحافظ) هو التزام جانب الحذر الشديد ، ليس فقط بالنسبة لتعيين المصريين ولكن أيضا بالنسبة لكل شىء متعلق بقناة السويس(٩٢) •

---

(٩٠) Edwin. H. Egerton to Granville, No. 643, dated. June 22, 1884. In P.R.O. F.O. 78/3723.

(٩١) Ibid.

(٩٢) Ibid.

وعلق كاتب هذه الرسالة ، بأن ابراهيم باشا توفيق قد تعلم فى فرنسا ويبدو أنه يفضل الحضارة الفرنسية ، ولكن يبدو أنه شخصية ذات قدرة للقيام بأى عمل حاسم من جانبه فى مواجهة السلطات وليس هناك شك فى صلاحيته لوظيفته الحالية • هذا وقد وجه ايجرتون نظر الحكومة المصرية ومحافظ بورسعيد ومنطقة القناة الى ضرورة التزام الحذر الشديد فى كل شىء يتعلق بالعناية بقناة السويس(٩٣) •

كان قد تم تعيين نائب للمحافظ بالاسماعيلية ، وثبت عدم كفاءته فتم عزله • وتوضح لنا هذه الوثيقة السرية الأمور الآتية :

١ — اهتمام الانجليز فى مصر بمسألة تأمين حراسة قناة السويس بقوات موالية لها •

٢ — ابعاد كل من شارك فى الحرب ضد الانجليز من كافة الوظائف وبصفة خاصة تلك الأعمال المتعلقة بأمن قناة السويس •

٣ — أهمية التبعية والولاء للانجليز لكل من يعمل فى وظائف حساسة •

٤ — رسم السياسة التى يجب على محافظ بورسعيد ومنطقة القناة أن ينتهجها ، وعدم خضوعه لأى تيارات سياسية أو نفوذ أجنبى لخدمة دولة على حساب الأخرى •

٥ — الثقافة الفرنسية دليل عدم الولاء للانجليز والشك فى اخلاصهم لهم •

وعلى هذا اهتمت وزارة الداخلية فى الحكومة المصرية بحراسة ضفتى قناة السويس والقناة العذبة ، وذلك بتخصيص خفر من عربان قبائل مديريتى الشرقية والقليوبية . وكثيرا ما تضرر محافظ منطقة قناة السويس من عدم استكمال أولئك الخفر فكان يشدد على مشايخ القبائل باستكمال الخفر فى نقاط الحراسة ، وأن

---

(٩٣) Ibid.

يدفع كل شيخ قبيلة غرامة للخزينة عندما يتأخر فى ارسال أحد الخفراء الى مركز حراسته أو انبعاث الغبار من موقعه • وطلب ناظر الداخلية صدور قرار بهذا الشأن(٩٤) •

قناة السويس والأزمة المالية المصرية :

وفى السنوات الأولى للاحتلال البريطانى ، بعد أن بدأت الحكومة البريطانية فى وضع أسس ادارة الحكم ، حينئذ واجهت مشكلة من أعقد المشاكل وأخطرها هى الأزمة المالية المصرية • فقد واكبت هذه المشكلة شق قناة السويس ، عندما تدفقت رؤوس الأموال الأجنبية على مصر بغية الحصول على الأرباح الباهظة فكانت نذير الارتباكات لخزانة مصر ، والتى اتخذها الاستعمار الأوربى ذريعة للتدخل فى البلاد(٩٥) •

وقد اتسمت الأزمة المالية بالطابع الدولى ، ونجحت الدبلوماسية الفرنسية أيما نجاح وبمساعدة المستشار بسمارك وبتأييد الدول الأوربية ، فى استغلال هذه الأزمة واجبار بريطانيا على الدخول فى مفاوضات ربطت فيها الأزمة المالية بمشكلة قناة السويس كما سنرى • وكانت الحكومة البريطانية تدرك مدى خطورة الأزمة المالية المصرية وحاولت فك أغلال القيود المالية(٩٦) • ولهذا اختارت واحدا من أقدر رجالها الماليين كفاءة وهو ــ بارنج ــ ليسير بمقاليد الأمور فى مصر الى بر الأمان ، لأنه بحل المشاكل المالية

---

(٩٤)مذكرة مرفوعة من نظارة الداخلية الى مجلس النظار ــ وثائق القلعة ــ دار المحفوظات ، محافظ رئاسة مجلس الوزراء المصرى ، محفظة رقم ٥ ملف ١/١٥ بتاريخ أغسطس ١٨٨٥ •

(٩٥) بالنسبة للأزمة المالية فى مصر فى الفترة السابقة على الاحتلال البريطانى ، راجع : السيد جلال ، الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس ، ص ص ٢٩٨ ـ ٣٠٩ •

(٩٦) Milner, England in Egypt. P. 92.

تصبح مصر بمأمن عن المؤامرات الدولية والتدخل فى شـــئونها الداخلية ٠

ولم تكن قناة السويس وحدها التى كانت تشغل بال الدول البحـــرية والأوربية وانما كانت الأزمة المالية هى الأخرى تحظى باهتمامهم ، بل أكثرها الحاحا وفى حاجة الى اتفاق بين الدول ٠ فالتدخل المالى فى مصر ومصالح الدائنين وأصحاب الســـندات ورؤوس الأموال وحملة أسهم شركة قناة السويس ، كل هؤلاء وقفت وراءهم حكوماتهم ٠ وكل ذلك كان نوعا من الاســـــتعمار الاقتصادى والمالى والتقنى الذى تعرضت له مصر على يد أوربا منذ غزو نابليون لمصر (١٧٩٨) والذى انتهى بالاحتلال البريطانى لمصر (١٨٨٢)(٩٧) ٠

وعلى أية حال فقد كانت اهتمامات انجلترا بمصر استراتيجية بالدرجة الأولى ، أما الدول الكبرى فقد كانت اهتماماتها مالية بصفة أساسية ٠ فقيام القضاء المختلط فى مصر (١٨٧٥) وتسوية جوشن ــ جوبير (١٨٧٦) واقامة المراقبة الثنائية كلها كانت وراء رغبة الدول الاوربية فى ضمان قروضها ومشاريعها فى مصر ، وأدت الى مطالبة هذه الدول بالتدخل لحماية مصالحها فى مصر ٠ الا أن الاحتلال الانجليزى لمصر جعل الانجليز يقومون بدور حماية الدائنين الأجانب(٩٨) ٠

وقد واجهت البلاد أزمات شديدة عقب الاحتلال البريطانى ، فمن نضوب معين الخزانة الى مطالبة الأجانب للحكومة بالتعويضـات الجسيمة عن حوادث ١٨٨٢ ، والتى بلغت ٤½ مليون جنيه ، الى ظهور وباء الكوليرا . وطالبت الجاليات الأجنبية فى مصر بتعويضها عن الخسائر التى لحقت بها . والمســئول الحقيقى هو الحكومة

---

(٩٧) تنـاول جـون مارلـو ، فى كتابـه : النهب الاستعمـارى لمصر (١٧٨٩ ــ ١٨٨٢) تحليـلا للاستعمار المـالى والاقتصـادى لمصر ٠ ترجمـة عبد العظيم رمضان ٠

(٩٨) Marlowe, Op. Cit.,

البريطانية وقوات الاحتلال التى دمرت مدافعها مدينة الاسكندرية ، وتحمل الشعب المصرى آخر الأمر تعويضاتها الجسيمة(٩٩) ٠ ونتيجة لمطالبات الدول اتفقت الحكومة المصرية والدول على جعل البت فى أمر هذه التعويضات من اختصاص « لجنة دولية » شكلت لهذا الغرض فى يناير ١٨٨٣ بعد مراسلات عديدة بين الحكومة البريطانية وحكومات الدول الأوربية المعنية بالأمر(١٠٠) ٠ ومن العجيب ان دفع التعويضات عن هذه الخسائر كان يتم حسب قاعدة : « حسن النية » بالنسبة للتجارة والأثاث والمبانى(١٠١) ٠ وبالغ الأجانب فى مطالبهم وأسرفوا فى التلفيق وتزوير المستندات التى يؤيدون بها مزاعمهم ، وكانت فرصة اغتنموها للاثراء بطريق غير مشروع ، ووجدوا من عطف اللجنة عليهم ، والتى كان أغلبها من الأوربيين(١٠٢) ٠

وثمة كارثة أخرى نزلت بمصر والمصريين ، هى وباء الكوليرا الذى انتشر فى البلاد عن طريق أحد وقادى السفن البريطانية المارة بقناة السويس قادمة من الهند ، ونزل هذا الوقاد لبورسعيد ومنها الى دمياط حيث انتشر الوباء فى سائر المدن المصرية وبلغ مجموع الذين حصدهم هذا الوباء ٥٨٣٦٩ فردا(١٠٣) ٠ بينما هناك من يقول بأن الوباء قد قضى على ٨٠ ألف أو ١٠٠ ألف شخص(١٠٤) ٠

---

(٩٩) راجع تفاصيل ضرب مدينة الاسكندرية فى ١١ يوليو ١٨٨٢ : السيد جلال ، الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس ، ص ص ٣٦٤ — ٣٦٩ ٠

(١٠٠) Tissot a Duclerc., Oct 07, 1882, D.D.F.T. 4. No. 539.

(١٠١) Colvin, A., The Making of Modern Egypt. P. 39.

(١٠٢) عبد الرحمن الرافعى ، مصر والسودان ، ص ص ٣٦ — ٣٧ ٠

(١٠٣) راجع بالتفصيل أحداث هذا الوباء الذى عصف بآلاف الأرواح من المصريين بسبب قناة السويس فى الفترة من سبتمبر ١٨٨٣ — ابريل ١٨٨٤ فى : Parl. Pap. Egypt 22 (1884).

(١٠٤) Colvin., Op. Cit., P. 41.

فلقد كان هناك قصور فى مراعاة الوقاية فى منطقة القناة من جانب السفن العابرة لقناة السويس لشروط الحجر الصحى(١٠٥) ٠

وهكذا لم تعان مصر فقط من فقد الملايين من ايرادات قناة السويس ولكنها فقدت أيضا عشرات الألوف من أرواح أبنائها فى الأوبئة التى جاءت من المنطقة الشرقية عن طريق قناة السويس ٠

وتحملت الخزانة المصرية عبئا جديدا تمثل فى تكاليف قوات الاحتلال والتى قدرت بـ ١٦٠٫٠٠٠ جنيه استرلينى سنويا ، على أساس قوة قوامها ٤٠٠٠ جندى(١٠٦) ٠ يضاف الى ذلك أحداث السودان وما تكبدته مصر من أموال وأرواح وقدر « ملنر » نفقات الجيش لاعادة السودان بخسارة ٢٠٠٫٠٠٠ جنيه استرلينى سنويا تحملتها الخزانة المصرية(١٠٧) ٠

ورفض أعضاء الأحزاب فى مجلس العموم البريطانى أن يتحمل البريطانيون بنسا واحدا ، فقد سبق أن تحمل دافع الضرائب البريطانى ضريبة قدرها ٣½ بنس عن كل جنيه استرلينى لدفع نفقات حملة ولسلى على مصر ، وهذا — فى نظرهم — هو أقصى حد للمساهمة المالية للمشكلة المصرية من أجل حماية المصالح الاستراتيجية البريطانية ، وهى السبب الحقيقى للاحتلال البريطانى(١٠٨) ٠

وكانت الحكومة البريطانية قد تلقت تقارير عن حالة مصر قبل دخول قوات الاحتلال العاصمة بفترة طويلة ، وذلك لأن الحكومة البريطانية كانت تقدر أهمية المشاكل المالية المصرية وخطورتها على

---

(١٠٥) Cookson (قنصل انجلترا بمصر) To Granville, Januery 13, 1884, Parl. Pap. Egypt 22 (1884) Inclosure, In No. 17.

(١٠٦) Marlowe., Op. Cit., P. 101.

(١٠٧) Milner, Op. Cit., P. 85.

(١٠٨) Marlowe., Op. Cit., P. 76.

مستقبل مصالحها الاستراتيجية فى مصر ، فكلفت كولفن
ومالت وبارنج ، وكلهم من الذين عاشوا الأحداث المصرية الأ
وكان لهم باع كبير فى معرفة الأزمة المالية المصرية ، لكى
بتقاريرهم للحكومة البريطانية عن الأزمة وطريقة معالجتها .

وكان تقرير « أوكلاند كولفن » أول تلك التقارير(٩.
ضمنتها سجلات رئاسة مجلس الوزراء البريطانى ملف « مذ
حول مستقبل ادارة الحكم فى مصر »(١١٠) وذكر كولفن فى تقر
الحالة المالية : « ان الالتزامات المالية فى مصر لها الصبغة
والتى يؤكدها قانون التصفية (رسوم ١٧ مايو ١٨٨٠) و
الاتفاقات التى اعترفت بها جميع المحاكم الدولية .. أما ال
التى عقدتها الحكومة المصرية مع آل روتشيلد فلا تدخل ضـ
اتفاقيات الدول »(١١١) .

وأضاف التقرير : « يجب مساندة الالتزامات المالية لأ
سوف تنظم شئونها المالية فى المستقبل ، الا أنها فى حا
مراقبة شديدة خصوصا بعد أحداث ١٨٨٢ » غير أن كولفن
فيقول : « ولكن الخبرة تؤكد أنه تحت ظل اشراف الادارة الر
فان التدخل يمكن زيادته ، ليس فقط لتعويض الديون وانما
الادارة أيضا . وأن الضغط على مصر من جانب أوربا ال
والصناعية بتدعيم من عملائها الدبلوماسيين ، وتقويتها للمـ
المختلطة ، كل ذلك يمثل قوة مستمرة ومتزايدة ، وحيث
الصعب ازالة هذه العقبة فان أرشد شىء يمكن عمله هو ت
وتوزيعها من أجل منع هيمنتها وسيادتها فى وجه كل مقاوم

---

(١٠٩) تقريره مؤرخ فى ١٢ أغسطس ١٨٨٢ . ولقد عمل كولفن
المراقبة المالية الثنائية ثم عين مستشارا ماليا للحكومة المصرية عقب
والغاء المراقبة الثنائية وألف كتابا عن تاريخ مصر الحديثة .

(١١٠) to Granville, August 24, 1882, P.R.O., CAB.
4, Secret.

(١١١)

أن تقوم بها مصر · وعلى هذا الأساس لا أمل على الاطلاق فى ترك وزراء المالية المصريين يتصرفون بمفردهم فى الأزمات المالية الثقال المفروضة عليهم بالارتباطات المالية العديدة الحالية · يضاف الى ذلك وجود ادارة أوربية قوية ، منها على سبيل المثال : لجنة أراضى الدائرة والأراضى المشتركة والسكك الحديدية ، والتى تعتبر مستقلة عن الحكومة ويديرها أوربيون · تلك الادارة التى سببت الكثير من الانتقادات لوجود أعداد كبيرة من الموظفين الأوربيين يتقاضـــون مرتبات باهظة ، تمثل عبئا ثقيلا على ميزانية الحكومة المصرية · ولم يكن فى مقدور الحكومة المصرية مقاومتها لأنها لم تكن قوية بالقدر الـــكافى الوقوف فى مواجهتها · ويمكن القول ان الحكومة المصرية لا يمكن أن تضع هذه الادارة الأوربية فى مكانها الصحيح بدون تدعيم ومساندة »(١١٢) ·

ويؤكد فى تقريره : « أنه طالما بقى الأوربيون ، فان مطالبهم وادعاءاتهم سوف تبتلع كل موارد مصر ، وتدفع وزير المالية الى النظر الى المصالح المصرية كمصالح ثانوية بالمقارنة مع مصـــالح حملة السندات · فالحكومة اذا ارادت ابعاد التدخل الاوربى فان عليها أن تضع فى اعتبارها ـ قبل كل شىء ـ ضرورة دفع البونات والديون ، وعليها أن تضحى بالفلاحين والاصلاح وتجويع الدولة وارهاق دافعى الضرائب · كل ذلك سيرضى الدائن العام ·· وعلى هذا يقتضى الأمر قيام أو وجود نصيحة مالية أوروبية ، ترشـــد الوزراء المصريين، والا ستفشل البلاد فى الوفاء بالتزاماتها»(١١٣)·

وأكد كولفن « أن الصدام الحقيقى لن يقع بين المستشار المالى والحكومة المصرية ولكن بينه وبين القناصل الأجانب · ولكن مع الخبرة يمكن القول ان مالت أو بارنج وحتى معى (أى كولفن) لم تكن هناك صعاب · فالخبرة بالنسبة للجانب الفرنسى ليست فى مكانها لأن الظروف السياسية لفرنسا والظروف التقليدية للجالية

---

(١١٢) Ibid.

(١١٣) Ibid.

الفرنسية فى مصر تضع عناصر عدم الوفاق والصعوبة بين الموظفين الفرنسيين هناك هو وضع غير موجود بالنسبة لنا »(١١٤) ٠

ورأى كولفن الغاء المراقبة الثنائية ، وجعل المندوب الدبلوماسى مندوبا ماليا أيضا ، وعندئذ ستكون له سلطة التدخل فى الشئون الداخلية لمصر نيابة عن حكومته(١١٥) ٠

وأخذت الحكومة بوجهة نظر كولفن وأعطت بارنج سلطات مالية الى جانب سلطاته السياسية ٠

كذلك عارض مونى — فى تقريره — المراقبة المالية الثنائية وطالب بجعلها مراقبة مالية ثلاثية بتواجد ايطاليا والنمسا بالتناوب، فى محاولة لاضعاف النفوذ الفرنسى . كما طالب ببديل للمراقبة الثنائية ٠ ورأى مونى أنه تحقيقا لهدف معرفة ما يدور فى جلسات مجلس الوزراء المصرى علاوة على التأثير على القرارات التى يتخذها المجلس ، يجب أن يكون وزير المالية فى الحكومة المصرية انجليزيا لمدة خمس سنوات ، وتعينه حكومة انجلترا ، أو انشاء مراقبة مالية واحدة لمدة خمس سنوات(١١٦) ٠

وكذلك هاجم تقرير مالت ، المراقبة الثنائية ، ورأى أن اختفاءها سيكون خدمة جليلة للمصريين ، وأن الفرصة متاحة لفرض سيادة انجلترا والاستفادة من هذه السيادة ، خاصة بعد الانتهاء من القضاء على الثورة واستعادة سلطة الخديو . وانه يجب تدعيم وزيادة النفوذ الانجليزى بالنسبة للدول الاخرى(١١٧) . ولقد نجحت الحكومة البريطانية فى دفع حكومة الخديو لرفع مذكرة باسم

---

(١١٤) Ibid.

(١١٥) Ibid.

(١١٦) Money to Granville, No. 4. dated, Sept. 2, 1882. in P.R.O. CAB. 37/9/84.

(١١٧) Malet to Granville, alex. No. 3, dated Sept 5, 1882, in P.R.O., Cab. 37/9/84. Private.

شريف باشا للحكومة البريطانية تؤكد فيها مساوىء « المراقبة الثنائية » وأن هذه المراقبة تحولت من الصبغة المالية الى الصبغة السياسية ، والتى تهدف فقط حماية مصالح الدائنين الأوربيين(١١٨) .

فأصدرت الحكومة المصرية فى ٤ يناير ١٨٨٣ مرسوما بالغاء « المراقبة الثنائية » وتعيين كولفن ، مستشارا ماليا انجليزيا بدلا من هذا النظام(١١٩) .

وأصبح المستشار المالى يمثل بالتدريج حجر الزاوية فى النفوذ الانجليزى فى الحكومة المصرية ، فلقد ظن البعض فى بادىء الأمر أن وظيفة المستشار المالى لن تزيد عن كونه « موظف تنفيذى » . ولكن سرعان ما نمى نفوذه ، وأصبح له مقعد فى مجلس الوزراء ـ بدون سلطة التصويت ـ ووضعت الحكومة البريطانية قاعدة هى : **« عدم اتخاذ أى قرار مالى بدون موافقة المستشار المالى »**(١٢٠) .

وكانت قد جرت مباحثات مستفيضة ومراسلات عديدة حول موضوع المراقبة الثنائية ، يمكن أن نطلق عليها **الحوار الدبلوماسى الساخن بين** الحكومتين الفرنسية والبريطانية ، وكان من الصعب ، بطبيعة الحال ، أن تكون المحادثات ودية ، كما كانت من قبل ، لأن موقف البلدين قد تغير ، فبدلا من اللجوء لبحث امكانية عقد شروط اتفاق ، انحصر دور فرنسا فى انتظار الاتصالات التى ستجريها انجلترا التى ترددت فى المحادثات ، متجهة لاعلان نواياها الجديدة عن طريق تصريحات صادرة عن مجلس العموم البريطانى . وواجهت انجلترا عدوا دافع بصلابة عن حقوق فرنسا(١٢١) .

---

(١١٨) Malet to Granville, Cairo, Novem 7. 1882. Parl Pap. Egypt 2 (1883), inclo. No. 23.

(١١٩) Rainder à Duclerc, Le Cairo, Feb, 6, 1883. D.D.F.T. No. 608.

(١٢٠) Milner., Op. Cit., P. 106.

(١٢١) Bourguet, Alfred. La France et L'angleterre en Egypte. P.P. 254 — 5.

ومن هذه المراسلات ، رسالة بعث بها جرانفيل الى لورد ليونز - سفير انجلترا بباريس - أوضح له أن حكومة انجلترا تستشير الحكومة الفرنسية فى المصالح المشتركة بينهما ، مثل مسألة تعيين مراقبين ماليين : انجليزى وفرنسى ، وقد أظهرت الأحداث الأخيرة أن هذا النظام لا يخلو من عيوب خطيرة . وعلى هذا ترى حكومة انجلترا أنه من المستحسن التخلى عن وظيفة المراقب كلية والبحث عن نظام آخر ، فيعين الخديو مستشارا ماليا أوربيا محل المراقب ، ليساعد مجلس الوزراء المصرى ، ولكن ليس كوزير للمالية، كما أن مساعدة المستشار المالى لن تعطيه الحق أو السلطة فى التدخل فى ادارة البلاد ، وان هذه الفكرة قد أوصت بها حكومة انجلترا لسهولتها وبساطتها لكى يطور وينمى الشعب المصرى نفسه بنفسه(١٢٢) .

وكذلك بعث دكلرك الى تيسو - سفير فرنسا بلندن - برسالة خاصة مليئة بالتهكم والسخرية المريرة على موقف انجلترا ، وذلك خلال حديث دار بين دكلرك وليونز ، جاء فيه : « انه من الخطورة ذكر عيوب المراقبة الثنائية فقط دون ذكر المزايا أيضا ، واستفسر منه عما اذا كان سيلغى المراقبة الثنائية حقا؟ فرد السفير البريطانى: « كبديل للمراقبة فان الخديو سيعين مستشارا واحدا أوربيا » فتهكم الوزير الفرنسى بقوله : « أى انجليزيا ؟ أليس كذلك ، حسنا لكى نضع النقط فوق الحروف ، فان الذى تقترحه ليس الغاء المراقبة الثنائية ، وانما هو الغاء لدور المراقب الفرنسى ، وهذا أمر غير مقبول ولا يمكن السماح به » وأوضح دكلرك لليونز أن الحكومة البريطانية أمامها ثلاثة بدائل لعملية تنظيم الادارة فى مصر : « اما بمفردكم أو مع أوربا أو معنا »(١٢٣) .

---

(١٢٢) Granville to Lyon's, Confedential, October 23, 1882. D.D.F. 4. No. 548.

وهذه الرسالة قدمت الى وزارة الخارجية الفرنسية عن طريق ليونز .

(١٢٣) Duclerc a Tissot, Paris, Octo 28, 1882. D.D.T. 4. No. 551.

ويوضح هذا الحديث بداية الحرب الدبلوماسية التى شنتها فرنسا على انجلترا ، وبداية لتوتر العلاقات بينهما ليس فى مصر وحدها وانما فى بقاع شتى من العالم .

وقد اعترف تيسو فى احدى رسائله ، فى هذه الفترة ، أن موقف فرنسا فى المسألة المصرية ذو طابع سيؤدى — حتما — الى فتور فى العلاقات بين انجلترا وفرنسا ، بل ربما يؤدى الى مشاكل خطيرة(١٢٤) .

وتوقع المشاكل والتعقيدات فى كل مكان . ولم يخف بعض رجال السياسة الانجليز المخلصين لسياسة الوفاق بين الدولتين ، مخاوفهم ، وأخفى الفريق الآخر عداوته بصعوبة(١٢٥) . واضاف « أن مسلك جارتنا على الجانب الآخر من بحر المانش يتسم بالغباء ، وسوف يترجم قريبا فى المسائل العديدة التى تعالجها مع الحكومة البريطانية ، فســـــوف يواجهون بعداوة فى كل مكان : فى كندا ومدغشقر وتونس والكونغو »(١٢٦) .

وأخبر دكلرك جرانفيل أن الحكومة الفرنسية سوف يكون لها حرية العمل فى الشئون المصرية(١٢٧) .

وبرزت حرية العمل هذه فى العداوة الفرنسية الرسمية تجاه الاحتلال الانجليزى لمصر ، محليا ودوليا ، واستمرت هذه الحرب الدبلوماسية واحدا وعشرين عاما ، فلم تكن هناك دولة أوربية لها مصالح فى مصر مثلما هو موجود لفرنسا وانجلترا(١٢٨) .

وقد نظر الموظفون الفرنسيون فى مصر ، وكذلك الرأى العام الفرنسى ، للاحتلال الانجليزى و ما تلاه من الغاء للمراقبة المالية

---

(١٢٤) Tillsot a Duclerc Novem. 4, 1882 D.D.F.T. 4. No. 555.

(١٢٥) Ibid.

(١٢٦) Ibid.

(١٢٧) Marlowe, Op. Cit., P.P. 70, 238.

(١٢٨) Ibid.

الثنائية على أنه : «ذروة المؤامرات المدروسة لطرد الفرنسـ
مصر واقامة نفوذ انجليزى له السيادة المطلقة فى البلاد »(

ويرى مارلو « أن أحد دروس المراقبة الثنائية هو أ
الأوربى الفعال لا يمكن تعضيده الا بمعرفة القوة العسكرية
فشلت المراقبة الثنائية لأنها لم تجد هذه المساندة »(١٣٠)

فمشاكل فرنسا الداخلية وضعف مركزها الحربى
انجلترا على حرية العمل فى مصر(١٣١) .

وقد بلغت الحالة المالية المصرية من السوء حداً جعل ســ
يصرح (فى أغسطس ١٨٨٧) بأن العلاج الحقيقى لكل مشـ
القاهرة لا يتركز فى التعاون مع السلطان ولكن فى « التحر
لمصر »(١٣٢).

ونبه بارنج الحكومة البريطانية ، فى أواخر عام ١٨٨٣
الحالة المالية وطالبها بضرورة الدخول فى مفاوضات مـ
الكبرى لتعديل قانون التصفية ، وللحصول على قرض
الحكومة المصرية لدفع التعويضات والالتزامات ا
الأخرى(١٣٣) .

كذلك كان بارنج قلقا ازاء مسألة مطالبة الدول
بتخفيض نسبة فوائدها الثابتة فى قانون التصفية ، لهذا أو
من ذلك أن تقوم الحكومة البريطانية بتحرير الخزانة المـ
بعض أعباء مصاريف قوات الاحتلال ، وكذلك الموافقة على

---

(١٢٩) 238.
(١٣٠) 71.
(١٣١) Duclerc, Lond. Decem 15, 1882, D.D.F.T. 4.
(١٣٢) Op. Cit., P. 157.
(١٣٣) , Op. Cit., P. 84.

نسبة الفائدة التى تحصل عليها من أسهم قناة السويس ، التى كانت قد اشترتها من الحكومة المصرية(١٣٤) .

تلك الأسهم التى تمكن دزريلى فى عام ١٨٧٥ من وضع يد بريطانيا عليها . وعندما تم البيع تعهدت الحكومة المصرية بدفع فوائد الأسهم (٥٪) ، ووصلت قيمة هذه الفوائد الى ١٩٣٫٨٥٨ جنيها استرلينيا سنويا ، أى ما يعاول ١٩٨٫٨٢٨ جنيها مصريا ، وأن يتوقف هذا الدفع اعتبارا من يوليو ١٨٩٤(١٣٥) .

وقد أيد سولسبرى بارنج بخصوص المسألة المالية ، وذهب فى تأييده لبارنج الى الحد الذى وافق فيه على تأجيل دفع أقساط الفوائد المستحقة للحكومة البريطانية عن أسهم قناة السويس(١٣٦) .

وكانت نسبة التخفيض المقترحة لفوائد أسهم قناة السويس ½٪ (١٣٧) ، بينما نجد أن نورثبروك اقترح أن تخفض الفوائد التى تدفع عن أسهم قناة السويس بمعرفة الحكومة المصرية من٥٪ الى ٣٪ أو الى ½٣٪ على الأقل ، وذلك تحقيقا لرغبة مصر فى تخفيضها الى ½٣٪ (١٣٨) .

وقد طلب تشيلدرز تعديل نسبة تخفيض فوائد أسهم قناة السويس من ½١٪ الى ½٪ فقط حتى يكون هناك توازن بين نسبة تخفيض الفوائد بنفس المستوى ، مثل الذى تم للاوربيين وأن مصر

---

(١٣٤) Baring to Childers, F.O., No. 633/5 dated, Mar. 4, 1884 in P.R.O. Cromer Papers.

(١٣٥) عن موضوع صفقة الأسهم راجع : السيد جلال ، الصراع الدولى حول استقلال قناة السويس ، ص ص ٣٢٩ — ٣٦٦ .

(١٣٦) Mansfield. P., The British in Egypt. P. 102.

(١٣٧) Farnie., Op. Cit., P. 106.

(١٣٨) Ibid. P. 327.

دفعت ٤½٪ فوائد أسهم قناة السويس عن العامين (من ١ فبراير ١٨٨٤ الى ٣٠ نوفمبر ١٨٨٦)(١٣٩) ٠

وتقدمت الحكومة البريطانية للدول فى مؤتمر لندن ــ الخاص ببحث الأزمة المالية المصرية ــ من أجل الحصول على امتيازات مالية لمصر ، وبالأخص تخفيض نسبة فوائد الأرباح على السندات المصرية والتى يمكن موازنتها بتأجيل الفوائد المستحقة لانجلترا على أسهمها فى قناة السويس ٠ ورفض مؤتمر لندن السماح بمثل هذا التخفيض فى الفوائد لمصلحة الدين المصرى(١٤٠) ٠

وقد رأى بارنج أن تتحمل الحكومة البريطـــانية عبء دفع الفوائد من وجهة نظر المصالح الاستراتيجية البريطانية فى مصر ــ متمثلة فى قناة السويس ــ من أجل تجنب المزيد من التدخل الدولى فى المالية المصرية(١٤١) ٠

وكان جلادستون قد فكر فى طلب قرض بضمان قيمة فوائد أسهم انجلترا فى شركة قناة السويس ، الا أن هذا الاقتراح رفض ، وكانت هذه أول محاولة من جانب حزب الأحرار البريطانى لتحويل الأسهم الى مجال للكسب المادى ، وأن يضمن الانتقام لعملية حزب المحافظين عام ١٨٧٥ ، وعارض مجلس الوزراء الفكرة فى ابريل عام ١٨٨٤(١٤٢) ٠

وعندما أحست الحكومة البريطانية بتعقد الأزمة المالية ، بعث جرانفيل فى ١٩ أبريل ١٨٨٤ للدول الاوربية الكبرى بمقترحات لعقد مؤتمر دولى لعلاج الأزمة المالية المصـــرية(١٤٣) ٠ وقد تبع ذلك

---

(١٣٩) Ibid.

(١٤٠) Ibid.

(١٤١) Ibid

(١٤٢) Ibid.

(١٤٣) Colvin, Op. Cit., P. 157.

سلسلة من المحادثات غير الرســـمية بين الحكومتين الفرنســـية والانجليزية ، استمرت خلال شهرى مايو ويونية ، وتناولت تلك المحادثات المسائل المالية والســـياسية بشكل أوســـع فيما يتعلق بالاحتلال البريطانى(١٤٤) ٠

وانتهزت الحكومة الفرنسية هذه الفرصة وربطت الأزمة المالية بمسألة قناة السويس ، وشددت من ضغطها السياسى على انجلترا لتحملها على الجلاء عن مصر وتسوية مسألة قناة السويس ، وقد تم الاتفاق بين الدولتين على أن تجلو انجلترا عن مصر فى مطلع عام ١٨٨٨ وتتعهد فرنسا بعدم احتلال مصـــر ٠ وتقدم الحكومة البريطانية ــ قبل جلائها ــ مشروعا للدول الكبرى يقرر حيدة مصر حيدة دائمة على غرار الحيدة المقررة لبلجيكا ٠ وان تقدم الحكومة البريطانية مشروع اتفاقية دولية تنظم حرية المرور فى قناة السويس على ضوء المبادىء الواردة فى المنشور البريطانى ٣ يناير ١٨٨٣ ٠ وان الحكومة البريطانية تعلن أن تنفيذ الجلاء وتقرير حيدة مصر ، وعقد اتفاقية قناة السويس ، كل ذلك متوقف على تســـوية المالية المصرية(١٤٥) ٠

ويعتبر هذا الاتفاق أول اتفاق سياسى مؤقت يعقد بعد الاحتلال بين بريطانيا وفرنسا بشأن المسألة المصرية(١٤٦) ٠

وعقد المؤتمر بلنــدن (من ٢٨ يونيـــة الى ٣ أغســـطس

---

(١٤٤) Marlowe., Op. Cit., P. 99.

(١٤٥) Parl. Pap. Egypt No. 23 (1884) No. s, 11, 12, 16, June 17. 1884.

وأنظر أيضا : عبد العزيز الشناوى ، أبريد الجديدة وقناة الســـويس ٠ ص ص ٧ ــ ٨ ٠

(١٤٦) عبد العزيز الشناوى ، المرجع السابق ، ص ٩ وهامشها ٠

١٨٨٤)(١٤٧) . ورأس جرانفيل وتشيلدرز المؤتمر ، وكان بارنج قد استدعى الى انجلترا ليشارك فى المباحثات المبدئية للمؤتمر . ولم تكن هناك حقيقة مؤكدة حول مشاورات ومداولات المؤتمر ، فقد كانت الأمور الظاهرية ، هو الاهتمام بالمسائل المالية ، ولكن فى حقيقة الأمر اهتم المؤتمرون بالمناورات السياسية المعقدة(١٤٨) . حيث حاول المندوب الفرنسى تدويل الأزمة المالية فى الوقت الذى حاول مندوب انجلترا التقليل من التدخل الدولى فى المشكلة ، ووجد مندوب فرنسا مساندة من مندوبى المانيا والنمسا والروسيا(١٤٩) .

وحاول المندوب الفرنسى التأثير على مندوب ايطاليا ، فأوضح الأول أن قناة السويس لا يمكن أن تصبح طريقا ملاحيا « انجليزيا ـ مصريا » ، ولا أن يصبح البحر الأحمر « بحيرة بريطانية » . فمصالح فرنسا فى الهند الصينية ومدغشقر لا يمكن اهمالها ، ومن ثم فان مقاومة أطماع انجلترا الاستعمارية يجب أن تكون هدف الدول الأخرى . وأوضح له أن موقف فرنسا يشبه موقف ايطاليا بممتلكاتها فى البحر الأحمر ، ومركزها كدولة من دول البحر المتوسط لا يمكن لها أن تقف غير مكترثة بالنسبة لقناة السويس لأن لايطاليا مصالح حيوية فى مصر(١٥٠) .

وعلى هذا حث جول فيرى ايطاليا للتعاون معها للمحافظة على الطابع الدولى لقناة السويس ورغب فى أن تشارك ايطاليا فرنسا فى هذا الموضوع لأن التعاون بينهما لمصلحة الطرفين ، وحث سفير

---

(١٤٧) حضر هذا المؤتمر سفراء : فرنسا والمانيا والنمسا وايطاليا والروسيا والدولة العثمانية وانجلترا . راجع بالتفصيل بروتوكولات مؤتمر لندن المذكور والمنشور فى مضابط البرلمان البريطانى :
Parl. Pap. Egypt No. 30 (1884).

(١٤٨) Marlowe., Op. Cit., P. 100.

(١٤٩) Cocheris., Op. Cit., P.P. 178 — 187.

(١٥٠) Jules Ferry a Decrais (سفير فرنسا بروما)
Paris, 17 April, 1884. D.D.F. 1èr ser. T. 5. No. 239.

فرنسا بروما لتحقيق هذا الهدف ، حتى لا تقف ايطاليا فى المؤتمر متخذة « دور المتملق لانجلترا » . «Role de caudataire l'angleterre» (١٥١) .

وعلى أية حال لم توفق الدبلوماسية الفرنسية بهذا الصـــدد ، ووقف المندوب الايطـــالى على الحياد فى المؤتمر(١٥٢) . وعاد الخلاف يطل برأسه ، أعنف ما يكون ، بين فرنسا وانجلترا وتعذر على مندوبى الدول التقريب بينهما ، وأعلن فى نهاية المؤتمر تأجيله الى أجل غير مسمى(١٥٣) .

بعثة نورثبروك لمصر أغسطس ١٨٨٤ :

وأحست حكومة انجلترا بحرج موقفها ، بعد فشل مؤتمر لندن، الذى تكتلت فيه الدول أمام بريطانيا ، لذلك أوفدت نورثبروك(١٥٤) ـ حاكم الهند السابق ـ الى مصر لدراسة الحالة المالية واسداء النصح للحكومة المصرية(١٥٥) .

ولم تكن مهمة نورثبروك فى الحقيقة الا وسيلة لدرء الفشل الذى منيت به حكومة جلادستون ، يبدو ذلك فى قول بارنج : « أنه لا يوجد الا القليل لكتابة تقرير عنه فالحقائق الرئيسـية كانت واضحة لكل العالم »(١٥٦) .

---

(١٥١) Ibid.

(١٥٢) Cocheris, Op. Cit., P.P. 178 — 187.

(١٥٣) Parl. Pap., Egypt 30 (1884), Protocole No. 7, Aûgust 2, 1884.

(١٥٤) هو ابن عم بارنج ، تدرج فى المناصب ومنح لقب لورد نورثبروك وعين حاكما عاما للهند ، وعمل بارنج سكرتيرا خصوصيا له فى الفترة من ١٨٧٢ الى ١٨٧٦ . انظر : هنز رزنر ، مصر فى عهد الاحتلال البريطانى ، ص ١٥ .

(١٥٥) Granville to Dufferin, Aûgust 6, 1884, Parl. Pap. Egypt 35 (1884). No. 2.

(١٥٦) Cromer, Modern Egypt. Vol. 2. P. 367.

ولقى تعيين نورثبروك ترحيبا من بارنج ، للعلاقة القديمة التى ربطتهما ، وتطلع بارنج الى استخدام نورثبروك لكى يفرض على مجلس الوزراء البريطانى الحل الذى يراه بالنسبة للمسألة المصرية، ذلك الحل الذى سبق أن وصفه جرانفيل منذ عام مضى بأنه «متطرف جدا »(١٥٧) ٠

وكانت الحالة المالية فى مصر قد ازدادت سوءا بسبب أحداث السودان علاوة على أن وزارة الخـزانة البريطانية أصـرت على حصولها على نفقات جيش الاحتلال وعلى فوائد أسهم انجلترا فى شركة قناة السويس من الحكومة المصرية(١٥٨) ٠

واعترف تقرير نورثبروك (السرى) الذى بعث به للحكومة البريطانية بالموقف السيىء الذى وقعت فيه الدبلوماسية البريطانية بعد أن تعرض موظفو الحكومة المصرية الذين نفـذوا تعليمات نورثبروك لمخاطر حكم من القضاء عليهم ٠ وتكتل الدول الأوربية ضد الحكومة المصرية ٠ لذلك أوصى نورثبروك – فى تقريره – بضرورة التزام الحكومة البريطانية بمساندة الموظفين المصـريين الذين ينفذون تعليمات الحكومة البريطـانية ، أى منع تنفيذ حكم المحكمة ضد هؤلاء الموظفين ، وعندئذ ستجد بريطانيا نفسها فى صراع مع الدول الكبرى الذين هم حماة المحاكم المختلطة(١٥٩) ٠

وعبر نورثبروك عن أسفه لموقف المانيا غير الودى واقتفاء النمسا أثر المانيا وتردد ايطاليا وحث على جذب ايطاليا للحصول على تعاونها الودى ، وبالنسبة لموقف السلطان رأى ضرورة الحيلولة دون ارتباطه فى تحالف ضد انجلترا ويمكن تحقيق ذلك بالموافقة على اسـتقبال المندوب الخاص الذى يرغب الباب العالى فى ايفاده(١٦٠) ٠

---

(١٥٧) Marlowe, Op. Cit., P. 101.

(١٥٨) Ibid.

(١٥٩) Areport presented to the Cabinet by Northbrook., Cairo, Decem, 16, 1884, Confedential. P.R.O., CAB. 37/13/50.

(١٦٠) Ibid

ورأى نورثبروك أن أحسن فرصة لتسوية المسألة المالية هو عن طريق المفاوضات المباشرة مع فرنسا ، وأن فرى لا يميل الى التوصل الى اتفاقية ، وطلب توجيه تعليمات للورد ليونز لكى يوضح للحكومة الفرنسية : « أن المقترحات التى قدمناها ليست انذارا ، واننا مستعدون للتفاوض ولكن بشرط ايقاف أعضاء صندوق الدين للحكم الصادر ضد الموظفين المصريين الى أن تتضح نتائج مفاوضاتنا . والسبب فى تقديمنا هذه الشروط ، هو أنه فى حالة تنفيذ حكم المحكمة سوف تغل أيدينا وتصبح التسوية مستحيلة ، وفى استطاعة فرى ارسال تعليماته الى شيفالييه Chevalier — مندوب فرنسا فى صندوق الدين — فى أسرع وقت(١٦١) .

وأكد تقرير نورثبروك على ضعف موقف المفاوض البريطانى وأن الحل فى نظره هو : « أن دفع الفوائد بالكامل هو الاغراء الوحيد الذى يمكن تقديمه لضمان اتفاق عاجل فى الرأى بين الدول الكبرى فى أى تسوية مرضية خاصة بالمسألة المالية المصرية ، والذى يهمنا بالدرجة الأولى تفادى الضغوط على الحكومة المصرية فى هذه المسألة ويحدونى الأمل فى تحييد الموقف المعادى للدول الكبرى ازاء استمرار احتلالنا لمصر عن طريق الدعوة للتصديق على العرض الذى تقدم به جرانفيل فى منشوره المؤرخ فى ٣ يناير ١٨٨٣ من أجل حرية الملاحة فى قناة السويس وأعتقد أن هذا المنشور سيساندنا ويدعم مفاوضاتنا »(١٦٢) .

وبتحليل تقرير نورثبروك نخلص للنتائج الآتية :

١ — خطورة الموقف البريطانى بالنسبة للأزمة المالية أمام تكتل الدول الأوربية .

٢ — ضرورة اختيار وزير يتمتع بشخصية قوية للوقوف فى وجه المؤامرات .

---

(١٦١) Ibid.

(١٦٢) Ibid.

٣ ـ تصل أوامر الحكومة البريطانية للمبعوث البريطـــانى ومنها للحكومة المصرية ثم الى الموظفين المصريين الذين ينفذون هذه الأوامر ، وهم الآن عرضة للسجن ويجب حمايتهم ومساندتهم ٠

٤ ـ نصح نورثبروك بالمفاوضـــات المباشــرة للخروج من الأزمة والتوصل الى اتفاقية ٠

٥ ـ أوقع سلوك نورثبروك الحكومة المصرية فى مأزق خطير وأربك حكومة انجلترا ٠

٦ ـ اعتراف نورثبروك بأن مشكلة حرية المرور فى قناة السويس ـ اذا تم حلها ـ عن طريق منشور جرانفيل ـ ستؤدى الى تهدئة الموقف الاوربى المعادى لانجلترا أو على الأقل تحييده ، بالتغاضى عن استمرار الاحتلال ٠ أى أن المشـــكلة المالية ومشكلة قناة السويس متلازمتان ومرتبطة الواحدة بالاخرى ٠

وأعتقد بارنج أن توصـــيات نورثبروك ، التى هى فى لحمتها وسداها ، شبيهة بتوصياته السابقة ، سيصبح لها وزنها ، نظرا لنفوذ نورثبروك فى الوزارة ، وبعث بارنج فى ١٠ نوفمبر ١٨٨٤ يحث جرانفيل على الاسراع بحل المسألة المالية لخطورة الموقف الداخلى فى مصر، واذا تم حل المسألة المالية فستحل المشاكل المصرية الأساسية(١٦٣) ٠

واصطدمت مقترحات نورثبروك بصعاب فى الوزارة خشـــية الصراع مع الدول وردود الفعل ، كذلك خشيت من معارضة مجلس العموم البريطانى ٠ ونتيجة لاصرار تشيلدرز ، الذى وجد مساندة من جلادستون ، فشـــلت مقترحات نورثبروك ، واتجه رأى وزارة الخزانة البريطانية الى التفاوض مع الدول الكبرى للتوصـــل الى تسوية معها بضماناتها ٠ وأخطر جرانفيل بارنج أنه كان يود نجاح مقترحات نورثبروك الا أن الوزراء ـ أعضاء مجلس العموم ـ لم

---

(١٦٣) Marlowe., Op. Cit., P. 103.

يوافقوا على تقديمها للمجلس . وتأثر بارنج لفشـــل مقترحات نورثبروك ، فقد كان يعتقد أن فشلها قد أضاع هذه الفرصة النادرة لاصلاح الأمور(١٦٤) .

ونجحت الدبلوماسية الفرنسية فى قيادة الحملة ضد انجلترا فى المسألة المالية ، فقد أوعزت الى المانيا وروسيا بأن تطلبا تعيين مندوب لكل منهما فى صندوق الدين العمومى فى مصر ، أســـوة بفرنسا وبريطانيا وايطاليا والنمسا والمجر(١٦٥) .

وكان فرى قد أعلن من قبل فى البرلمان الفرنسى أن مصـــر ليســـت أرضـــا انجليزية أو فرنسية وانما هى أرض دولية أوربية(١٦٦) .

وعندما رفض نوبار باشا - رئيس الوزارة المصرية - طلب المانيا والروسيا ، مستندا الى أنه يضيف أعباء مالية على كاهل ميزانية مصر ، احتجت المانيا والروسيا لدى بريطانيا وأبلغتاها أن هذا الرفض يؤدى الى تأخير تسوية الأزمة المالية المصرية(١٦٧) . كذلك كان لفرنسا يد فى تحريض أجانب الاسكندرية لتنظيم المظاهرات احتجاجا على تأخر الحكومة المصرية فى أداء التعويضات المحكوم بها لهم عن الأضرار التى لحقت بهم ابان الثورة العرابية(١٦٨) .

وازاء كل هذه الضغوط الدولية ، عادت انجلترا تطرق باب المفاوضات مع فرنسا والدول الاوربية الأخرى وتشركها معها فى علاج الأزمة المالية ، ورضيت أن يكون أساس المفاوضة من جديد

---

(١٦٤) Ibid.

(١٦٥) عبد العزيز الشناوى ، ابريد الجديدة ص ٩ .

(١٦٦) محمد مصطفى صفوت ، الاحتلال الانجليزى لمصر ، ص ٨١ .

(١٦٧) عبد العزيز الشناوى ، ابريد الجديدة ، ص ٩ — ١٠ .

(١٦٨) المرجع السابق ص ١٠ ، وراجع بالتفصيل هذا الموضـــوع : « حادث جريدة البسفور اجيبسيان » لنفس المؤلف ، فى المجلد التاســع من مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية سنة ١٩٦٣ .

المشروع الذى سبق أن قدمته فرنسا فى مؤتمر لندن ، وبذلك استمالتها الى الاتفاق ، كما استمالت المانيا والروسيا بأن جعلت لكل منهما عضوا فى صندوق الدين(١٦٩) .

كما وافقت الدول على تكوين لجنة دولية للنظر فى المالية المصرية ، اذا لم يتمكن بارنج من اصلاح المسار المالى خلال ثلاثة أعوام(١٧٠) .

وقد استطاعت الدبلوماسية الفرنسية بمساعدة بسمارك استغلال الأزمة المالية المصرية وربطها بمشكلة قناة السويس ، وتكتل الدول ضد انجلترا فى هذا الشأن . وبهذا العمل البارع دفعت مسألة قناة السويس من مرحلة التجمد التى أعقبت منشور جرانفيل ١٨٨٣ الى مرحلة نشطة من المباحثات · فالمراسلات الدبلوماسية الفرنسية العديدة المنشورة فى الوثائق الفرنسية توضح لنا ذلك بجلاء · ففى رسالة بعث بها جول فرى — رئيس وزراء فرنسا — الى كورسيل أوضح فيها أن اتجاه السياسة الفرنسية يهدف الى عدم الانتهاء من المسألة المالية والتصديق عليها قبل الحصول من انجلترا على الاتفاق الخاص بقناة السويس وهو على رأس الموضوعات(١٧١) . وظلت الحكومة الفرنسية متمسكة بخطتها هذه ، وهى اقحام مشكلة قناة السويس مع الأزمة المالية المصرية ، فاشترطت الشروع فورا وفى نفس الوقت فى تسوية هذه المسألة على أساس وضع نظام نهائى يضمن حرية المرور للسفن التجارية والحربية فى قناة السويس ، فى أوقات السلم والحرب لجميع الدول ، وأنها بتقديم مقترحاتها لتسوية المسألة المالية المصرية قد أقامت الدليل على روح المسالمة ورغبتها الصادقة فى تذليل الصعاب التى تؤخر انجاز مهمة اعادة تنظيم مصر ، وهى مهمة كرست الحكومة البريطانية لها

---

(١٦٩) Ferry a Ambassadeurs de France, Jan 23, 1885, D.D.F.T. 5. No. 538.

(١٧٠) Ibid وانظر أيضا : Parl. Pap. Egypt 6 (1885).

(١٧١) Ferry a Courcel, January 2, 1885, D.D.F.T. 5., No. 601.

جهودها(١٧٢) • وأكدت الحكومة الفرنسية أن اعادة النظام المالى والادارى فى مصر ليست المسألة الوحيدة التى تهتم الدول بتسويتها، فهناك مسائل أخرى ذات صبغة مستعجلة مماثلة ، ولها تأثير بالغ الأهمية على مصالح الدول ، وقناة السويس تأتى فى مقدمة هذه المسائل ، وقد أطلقت عليها « المشكلة الأوربية الكبرى » وأن هدف الدول هو وضع نظام دولى يكفل حرية المرور فى قناة السويس فى كل الأوقات ولجميع الدول • وطالبت بالشروع فورا فى حل موضوع القناة عن طريق عقد مؤتمر أو أية وسيلة أخرى دون انتظار نتيجة التحقيق المقترح فى الموقف المالى للحكومة المصرية ، وأن التسوية المنشودة هى بمثابة تعويض عادل للتضحيات الماليةالتى سوف تفرضها الدول على رعاياها فى سبيل تدعيم المالية العامة لمصر • واكدت الحكومة الفرنسية أن الحكومة البريطانية لن ترفض الموافقة على اقتراح سبق لها أن قامت بوضع أسسه بوضوح واخلاص فى منشور جرانفيل (يناير ١٨٨٣) ومذكرته المؤرخة فى ١٦ يونية ١٨٨٣(١٧٣) •

دور المانيا فى ربط المسألة المالية بمشكلة قناة السويس :

ولم يكن يقدر للدبلوماسية الفرنسية هذا النجاح فى اثارة موضوع قناة السويس لولا مساندة وتأييد بسمارك الحاسم لها . فقد شهدت هذه الفترة تقاربا سياسيا بين حكومتى المانيا وفرنسا • وبهذا التقارب تحقق النجاح الساحق على الدبلوماسية البريطانية فى المسألة المصرية وقناة السويس •

وقد تبودلت فىهذه الفترة مراسلات عديدة بين الحكومتين بخصوص الأزمة المالية وقناة السويس يتضح منها براعة بسمارك فى اثارة المسألة المصرية واستغلالها بدهاء ، وسعيه لتدويلها •• ففى احدى الرسائل التى بعث بها كورسيل الى فرى ، شرح له أن

---

(١٧٢) عبد العزيز الشناوى ، ابريد الجديدة ، ص ١١

(١٧٣) المرجع السابق ، ص ص ١١ — ١٢ •

بسمارك لا يرفض مبدأ الضـــــمان الدولى المصرى ، ولكنه
بشدة مشروع المؤتمر ، ويفضل أن يتم ذلك بسرعة ، أما الموضو
الاخرى فلا تحتاج للسرعة . فقد رأى بسمارك أن تترك المث
لكى تتضاعف أمام بريطانيا فى مصر • وحث بســـمارك الح
الفرنسية فى هذه المذكرة على ضـــرورة تجديد الاقتراح الخ
« بلجنة التحقيق الدولية » Enquête International حول ا
المالى لمصر • وأكد بسمارك أن الزمن يعمل لصالح فرنسا والما
وأن نفاد صبر مستحقى التعويضات سيقع عبئه على الانجليز(٤/

وكذلك أرسل بسمارك بمذكرة للحكومة البريطانية (؛
١٨٨٥) تميزت بلهجتها الحازمة ، فيذكر بسمارك أن حفظ ال
والأمن فى مصر وحماية مصالح الشـــعوب الأوربية المختلفة
واستخدام قناة السويس ، هذه المسائل كلها لا تهم بريطانيا
سواها من الدول ، بل على العكس هى مسائل تهم جميع شد
أوربا . ومضى بسمارك يقول فى مذكرته ان غالبية الدول الاو
لا تهتم بمسألة الديون فحسب بل تنظر أيضا الى قناة الســـو
باعتبارها شريانا مهما يربطها بالشرق الأقصى والأقيانوسة. وط
بسمارك فى مذكرته بالآتى :

١ ــ اجراء تحقيق عن مركز الحكومة المصـــرية المالى وموار
على أن يجرى هذا التحقيق فى مصر ويباشره خبراء يمث
جميع الدول •

٢ ــ اتفاق الدول على ضمان مشترك للقرض المطلوب فى ذلك الو
للحكومة المصرية بدلا من أن تنفرد بريطانيا بضـــمان
القرض •

٣ ــ عقد معاهدة جماعية بين الدول يشترك فيها السلطان العثم

---

(١٧٤) ırcel a Ferry, Jan 4, 1884, D.D.F.T. 5, No. 507.

بصفته صاحب السيادة على مصر ، تقرر حرية الملاحة فى قناة السويس فى وقت السلم ووقت الحرب(١٧٥) .

وكانت هذه المذكرة ، تأييدا سافرا لفرنسا ، ونجح بسمارك فى صبغ المسألة المصرية بالصبغة الدولية(١٧٦) . وكان لهذه المذكرة التى بعث بها بسمارك وكذلك تقرير نورثبروك عن الحالة المالية فى مصر أثرهما البالغ على أعضاء الوزارة البريطانية . فقد اجتمع جرانفيل وتشيلدرز مع وادنجتون - السفير الفرنسى بلندن - وأبلغاه موافقة الحكومة البريطانية على وجهات النظر الفرنسية بأن يكون القرض (٩ مليون استرلينى) بضمان الدول الأوربية الكبرى بدلا من أن يكون بضمان بريطانيا وحدها ، وطلبت تأجيل اجراء تحقيق الموقف المالى للحكومة المصرية لمدة سنتين على أساس أن المالية المصرية سوف تتحسن خلال هذه الفترة . أما بخصوص مسألة قناة السويس فقد تمسكت الحكومة البريطانية بالمبادىء التى تضمنتها منشور جرانفيل (يناير ١٨٨٣) وأنها ترى وضع معاهدة تتضمن التنظيم المنشود باستخدام القناة(١٧٧) .

وبنى وادنجتون آمالا عريضة على هذا الموقف ، فقد رأى فى الضمان الاوربى الجماعى للقرض مغزى سياسيا بعيدا ، فهو يدل على اشراف أوربا اشرافا فعليا على المالية المصرية ، وأنه بداية تدويل الحكومة المصرية ، وأنه بعد انتهاء مفاوضات قناة السويس سيتم ابرام اتفاقية بخصوصها عندئذ يأتى فى أعقابها مفاوضات حيدة مصر . وكل هذا - فى نظره - بداية نهاية الاحتلال البريطانى لمصر(١٧٨) .

---

(١٧٥) عبد العزيز الشناوى : ابريد الجديدة ، ص ص ١٢ - ١٣ ، وراجع :
Courcel a Ferry, January 21, 1885. D.D.F.T. 5, No. 532.

(١٧٦) عبد العزيز الشناوى ، المرجع السابق ، ص ١٤ .

(١٧٧) المرجع السابق ، ص ١٤ .

(١٧٨) المرجع السابق ، ص ١٥ .

وابتهج جول فرى لهذا الانتصار الدبلوماسى ، وكان أمينا حين أرجع الفضل فى موافقة الحكومة البريطانية الى المذكرة الألمانية (يناير ١٨٨٥) ووصفها بأنها نجاح جديد وباهر للسياسة السلمية التى أصبح بسمارك بطلها القدير المخلص الحازم(١٧٩) ٠ حقيقة الأمر لقد عمل بسمارك وجول فرى متعاونين على فشل المقترحات المالية التى قدمتها بريطانيا فى المسألة المصرية ، ونجحا فى ضمان عودة مزيد من الادارة الدولية لمصر بقدر الامكان ٠ وتم ذلك جزئيا فى مؤتمر باريس (مارس ١٨٨٥)(١٨٠) ٠

وقد استمرت المباحثات السياسية بين لندن وباريس قرابة شهرين لدراسة كيفية تنفيذ المقترحات الخاصة بالمسائل المالية أو المقترحات المتعلقة بقناة السويس ، وكانت محادثات صعبة ولم تنته الا فى منتصف مارس ١٨٨٥ ٠

وكان بسمارك قد خشى أن تعمد الحكومة البريطانية الى المماطلة والتسويف فى مسألة قناة السويس بعد أن تكون قد ظفرت بتسوية الأزمة المالية المصرية ٠ وشرح بسمارك للحكومة الفرنسية وجهة نظره فى طريقة معالجة مشكلة قناة السويس ، وكانت تقوم على عدم الفصل بين الجانب السياسى وبين الجانب المالى للمسألة المصرية ، فلابد من تسوية مسألة قناة السويس تسوية نهائية مرضية ، فى مقابل تقديم القرض المضمون للحكومة المصرية ، وأن تتم تسوية المسألتين معا فى وقت واحد(١٨١) ٠ أى لا يبرم القرض المضمون الا اذا عقدت اتفاقية قناة السويس ، وبهذه الطريقة لا تكون فرنسا قد ألقت سلاحها قبل أن تنال شيئا من بريطانيا(١٨٢) ٠ وقد طلب

---

(١٧٩) المرجع السابق ٠

(١٨٠) Shannon, R., The crisis of Imperialism (1865 — 1915), P. 168.

(١٨١) Courcel a Ferry, Barline, Feb 26. 1885. D.D.F.T. 5, No. 599.

وانظر : عبد العزيز الشناوى ، ابريد الجديدة ، ص ١٦ ٠

(١٨٢) المرجع السابق ٠

بسمارك من الحكومة الروسية والنمساوية التعاون معه من أجل الضغط على لندن لضمان نجاح الاقتراح الفرنسى الخاص بايفاد لجنة الى باريس لدراسة ووضع أسس القواعد الخاصة بقناة السويس ، ووافقت الروسيا والنمسا على طلب بسمارك(١٨٣) . الا أن الحكومة الفرنسية كان لها رأى آخر فى طريقة معالجة المشكلة ، وهو أنه من المتعذر تعليق تقديم القرض للحكومة المصرية حتى يتم ابرام الاتفاقية الدولية الخاصة بقناة السويس ، اذ أن هذه الاتفاقية قد يستغرق وضعها وصياغتها واجراءات التصديق عليها وقتا طويلا . ورأت أن يتضمن اتفاق الدول بشأن المسألة المالية النص على أن تجتمع بدون ابطاء فى تاريخ محدود بباريس لجنة تمثل فيها الدول الأطراف فى الاتفاق المالى وتضع مشروع المعاهدة الدولية لتنظيم الملاحة بقناة السويس ، ثم يعرض هذا المشروع بعد ذلك على حكومات الدول الاوربية لاقراره .

ورأى جول فرى أن الاتفاق المالى يتطلب تصديق الهيئات التشريعية فى هذه الدول ، فالمانيا لديها مجلس تشريعى واحد وفرنسا لها مجلسان والنمسا لها أربعة مجالس ، وعندئذ ليس هناك أسهل من تأخير عرض الاتفاق على الهيئات التشريعية حتى تتم تسوية مسألة قناة السويس باجراء مخلص وحاسم ، وذلك أن الهيئات التشريعية تستطيع تغطية موقف حكوماتها بطريقة أفضل من ادخال نص يسىء الى كرامة الحكومة البريطانية(١٨٤) .

ووافقت الحكومة البريطانية على عقد المؤتمر الخاص بقناة السويس فى باريس ، طالما لم تعترض على ذلك بقية الدول وكان بسمارك قد أصر على أن توقيع الدول على الاتفاقية المالية مرتبط

---

(١٨٣) المرجع السابق .

(١٨٤) Freycinet à Courcel., Paris, Fev 28, 1885., D.D.F.T. 5., No. 602.

وانظر أيضا : عبد العزيز الشناوى ، ابريد الجديدة ، ص ص ١٦ — ١٧ .

بالموافقة على مسألة قناة السويس ، الا أن جول فرى ، تعقيبا على رأى بسمارك ، رأى أن لديه ضمانات كافية ، ومن غير المفيد الاصرار على اعلان من جانب انجلترا تنص فيه على ربط المسألة المالية بمسألة قناة السويس(١٨٥) ٠

أما بالنسبة للحكومة العثمانية فقد أعلنت استعدادها لقبول الالتزامات الفرنسية اذا ما وافقت بقية الدول ، وأعلنت تحفظاتها التالية : « بالنسبة للمسألة المالية يجب أن تصدق عليها ، لأن القرض سيعلن بمعرفة الخديو ، أما بالنسبة لمسألة قناة السويس ، فعلى الرغم من أنه لم يظهر أى اعتداء على القناة أو تهديد لمناطق الاقتراب منها ، أو فى المياه المصرية ، فترى أن السيادة على هذا البلد وعلى قناة السويس ــ التى هى جزء منها ــ انما هو أمر تختص به الامبراطورية العثمانية. كذلك ترى أن التعليمات والشروط يجب أن توضع من أجل حرية استخدام هذا الممر الملاحى ولا يمكن التوصل اليها بدون اتخاذ الاجراءات الضرورية للدفاع عن مصر نفسها ٠ وللحكومة العثمانيةالحق كل الحق لاتخاذ كافة الاجراءات الضرورية للدفاع عن مصر ، اما ضد الدولة المتحاربة ، أو اذا اقتضت الضرورة فى مصر نفسها(١٨٦) ٠

واجتمعت كلمة حكومات الدول الأوربية الكبرى فى تصريح لندن المؤرخ فى ١٨ مارس ١٨٨٥ على مسألتين : الأولى المسألة المالية والثانية مسألة قناة السويس ، واتفقوا على الاجتماع بباريس فى ٣٠ مارس ١٨٨٥ ، على شكل لجنة تتكون من مندوبين تعينهم الحكومات المذكورة كى تقوم باعداد وصياغة صك اتفاقى لانشاء نظام نهائى يكفل ضمان حرية استخدام قناة السويس فى كل وقت

---

(١٨٥) Ferry aux Ambassadeurs de France, Mau 1, 1885, D.D.D.T. 5. No. 606.

(١٨٦) Musurus to Granville. Const, Mar 7, 1885, Parl. Pa., Egypt 17 (1885). No. 1 & 2.

ولجميع الدول . وكانت الدول قد عقدت يوم ١٨ مارس ١٨٨٥ اتفاقا بتسوية شئون مصر المالية(١٨٧).

وهكذا فان الوضع الدولى الذى أخذته المسألة المالية المصرية هو الذى أتاح الفرصة للحكومة الفرنسية للعمل على دفع مسألة قناة السويس من مرحلة التجمد ، التى انتهت اليها منذ منشـــور جرانفيل ١٨٨٣ ، الى مرحلة عملية ونشطة بدأت بتصريح لندن الذى اشـــتركت فى توقيعه ســـــبع دول أوربية فى ١٧ مارس ١٨٨٥(١٨٨) .

غير أن بارنج لم يرض عن هذا الاتفاق (١٧ مارس) ، ولم يكف عن الشكوى من الادارة الدولية المستمرة فى مصر . فلقد كان موقف الدول المعادى وخاصة من جانب فرنســـا ، قد أتاح الفرصة لزيادة سلطات هذه الدول فى صندوق الدين ـ بعد اتفاقية لندن ـــ وأن ذلك فى نظره أمر يمكن استغلاله الى أقصى حد ممكن لارباك الحكومة المصرية . لقد حصلت الدول الأوربية على مزايا كبيرة تحت اسم الامتيازات الاجنبية، وزاد أثرها عن ذى قبل(١٨٩). هذا وقد كتب بارنج لجرانفيل يقول : « لا أستطيع القول بأننى أحب الاتفاقية المالية ولكن علينا أن نعمل المستحيل لمواصلة دفع الفوائد خلال عامين من أجل تجنب قيام اللجنة الدولية »(١٩٠) .

وخشى بارنج كل الخشية من مسألة اخفاقه فى تنفيذ النص الذى ورد فى اتفاقية لندن (١٧ مارس ١٨٨٥) وهو قيام هذه اللجنة الدولية . ولكن بارنج نجح فى أواسط عام ١٨٨٧ فى اصلاح المسار

---

(١٨٧) Parl. Pap. Egypt 17 (1885).

وانظر أيضا : عبد العزيز الشناوى ، ابريد الجديدة ، ص ٢٠ .

(١٨٨) المرجع السابق .

(١٨٩) Marlowe., Op. Cit., P. 105.

(١٩٠) Baring to Granville, March 3, 1885., No. 30/29/164. In. P.R.O. Granville Papers..

المالى ، وكان هذا من الأسباب الرئيسية التى دعت سولسبرى الى اعتبار فشل مفاوضـــات درمندوولف تماما كما كان يتوقعها من الناحية الفلسفية(١٩١) ٠

وكان تعيين ممثلين عن الروسيا والمانيا فى لجنة صندوق الدين العام بمثابة فرض عوائق كبيرة على بارنج تحد من حريته فى العمل فى مصر ٠

وعلى أية حال فقد تم اصلاح المالية المصرية لأول مرة عام ١٨٨٦ وكان أول فائض قد تم تحقيقه فى عام ١٨٨٧ الى حد ما بالتحرر من مطالبات فوائد الأسهم الخاصة بقناة السويس ٠ وهذا الانجاز المالى أبعد شبح الحاجة لعقد مؤتمر مالى دولى جديد وأصبح من الممكن ايجاد احتياطى مالى فى عام ١٨٨٧ (١٩٢) ٠

---

(١٩١) Marlowe., Op. Cit., P. 122.

(١٩٢) Farnie, Op. Cit.,

الفصل الثانى

كرومر وقناة السويس

الواقع أن مجيء بارنج الى مصر هو جزء من السياسة التى وضعتها الحكومة البريطانية لاحكام قبضتها على مصـــر وقناة السويس سنين عددا ، بهدف تأمين ذلك الممر الملاحى للمصـــالح الامبريالية البريطانية . فالفضل كل الفضل يرجع الى بارنج الذى نجح نجاحا باهرا فى التسلط على مقدرات الأمور فى مصر بدهائه وحنكته السياسية خلال فترة حكمه التى استمرت ربع قرن (١٨٨٣ ـــ ١٩٠٧) ، كان فيها الحاكم الفعلى لمصر تحت وظيفة « قنصل عام » مســـتترا وراء واجهة الخـــديو الذى عاونته مجموعة من المستشارين الانجليز .

وقد واجه بارنج خلال فترة حكمه أزمات عنيفة خارجيـــة وداخلية استطاع فيها ان يترك بصمات واضحة على تاريخ مصر والقناة ابان هذه الفترة .

وكان « ايفلين بارنج » Evelyn Baring – لورد كرومر فيما بعد(١)ـ من عائلة تمرست بأعمال المصارف فى لندن ، هى عائلة « بارنج » الشهيرة ، والتى كانت حياتها محور مناقشات فى المجتمع الانجليزى آنذاك (١٨٩٠) لأنها بعد أن تداخلت فى الاعمال المالية لامريكا الجنوبية هددت بمصيبة ما خلصت منها الا بمساعدة

---

(١) ولد بارنج فى ٢٦ فبراير ١٨٤١ وتوفى عام ١٩١٧ ، ومنح لقب «Pair» فى ٢٤ مايو ١٨٩٢ وهـذا اللقب يخول لصاحبه لقب لورد ، وسمى لورد كرومر منذ ذلك الوقت وقد استخدمنا اسم كرومر فى هذه الدراسة ، انظر : احمد عبد الرحيم مصطفى ، تاريخ مصر السياسى ، ص ١٤

البنك الانجليزى وبعض البيوتات المالية(٢) . ويذكر آلان مورهيد أن أسرة « ايفلين بارنج » كانت من أصل يهودى هولندى(٣) ، ومن ثم فهى تنتمى من بداية حياتها الى صميم طبقة الماليين العليا فى أوربا(٤) .

وقد عمل كرومر فى الهند وهو فى الحادية والثلاثين من عمره ، كما عمل سكرتيرا خاصا لابن عمه « لورد نورثبروك » ـ نائب الملكة هناك ـ (١٨٧٢ ـ ١٨٧٦)(٥) . وعين أيضا مبعوثا فى صندوق لجنة الدين حيث جاء الى مصر فى ٢ مارس ١٨٧٧ ، وبلغ عمره وقتذاك ٣٦ عاما واستمر فى العمل حتى أواخر مايو ١٨٧٨(٦) . وتنبأ كرومر فى عام ١٨٧٩ بأن حكومته ستضطر فى القريب العاجل الى التدخل الفعلى الحربى ، وقد تحققت نبوءته هذه بعد ثلاث سنوات(٧) .

واستدعاه سولسبرى للعمل « كمراقب مالى » فى مصر عام ١٨٨٠ ، بمرتب سنوى ٤٠٠٠ جنيه استرلينى ، واستقال من عمله فى يونية ١٨٨٠(٨) .

وعاد الى مصر للمرة الثالثة ، فى ١١ سبتمبر ١٨٨٣ ، فى وظيفة « مبعوث بريطانى » British Agent (٩) ليتسلم من « ادوارد مالت » وظيفة المندوب البريطانى والقنصل العام فى

---

(٢) هنس رزنر ، مصر فى عهد الاحتلال الانجليزى ، ص ١٥ .

(٣) Moorehead, Allan, The White Nile. P. 197.

(٤) Ibid.

(٥) Shannon, Richard, The crisis of Imperialism. P. 479.

(٦) Marlowe., Op. Cit., P. 38.

(٧) صفوت : الاحتلال الانجليزى لمصر ص ٣٣٠ .

(٨) Marlowe, Op. Cit., P. 43.

(٩) كان اسمه قبل الاحتلال « قنصل عام » وبعد الاحتلال « المندوب » أو « المبعوث البريطانى » وظل كذلك حتى الحرب العالمية الأولى وبعدها سمى باسم المعتمد البريطانى Ibid. P. 56 .

مصر • وهكذا أصبح كرومر على علم بأحوال مصر باشتراكه فى صندوق الدين ولجنة التحقيق والمراقبة الثنائية بالاضافة الى خبرته السابقة فى الهند ، فهو واضع اسس سياسة الاحتلال التى سارت عليها انجلترا(١٠) • ومن ثم لم يكن اختيار كرومر من جانب الحكومة البريطانية ، لتقلد أمر حكم مصر ، اختيارا عشوائيا ، وانما كان على أساس عظم الدور الملقى على عاتقه لتنفيذ الأهداف الحيوية للمصالح البريطانية فى مصر عقب الاحتلال •

وقد كانت الحكومة البريطانية فى أيام الاحتلال الأولى فى أمس الحاجة لرجل ينسم بالقوة ، مؤمن بالامبراطورية ، كفء ونشيط وادارى حازم قد خبر أمور الحرب ، ومارس أمور الادارة وله المام بأمور مصر والشرق ليمثلها فى مصر ، وساعدها الحظ فى اختيار كرومر لمواهبه وتكوينه العصامى وتدريبه النفسى والشخصى وخبرته الكبيرة فى الهند ، وتجاربه المتنوعة فى مصر • كل ذلك جعل منه فى نظر الانجليز خير رجل يستطيع تولى هذا المنصب الخطير فى مثل ذلك الوقت العصيب •

فهو الذى يستطيع بناء صرح الامبراطورية البريطانية فى وادى النيل • ولقد نظر جانب كبير من الرأى العام الانجليزى ، ومعظم الكتاب الانجليز الذين كتبوا عن مصر ، الى كرومر على أنه مؤسس مصر الحديثة ، ونسى هؤلاء الكتاب النهضة الهائلة التى نهضتها مصر فى عصرى محمد على الكبير والخديو اسماعيل(١١) •

ولقد استمد كرومر قوته من قوة شخصيته ومن قوة دولته ، وتأييد حكومته • ولم يكن فى سياسته خائرا ضعيفا أو مترددا

---

(١٠) احمد عبد الرحيم مصطفى ، تاريخ مصر السياسى من الاحتلال الى المعاهدة ، ص ١٤ •

(١١) محمد مصطفى صفوت ، الاحتلال الانجليزى لمصر ، ص ص ٢٢٥ — ٢٢٦ •

واهيا ، فهو لا يأبه للظروف ، ولا يتراجع أمام كبريات المسائل ولا يكترث كثيرا بالرأى العام الانجليزى او المصرى على السواء(١٢)

كما امتدحه المؤرخون الأوربيون ، من دعاة الامبريالزم ، بأنه اذا كان لأوربا أن تفخر برجل أدى رسالة الحضارة الغربية خير أداء فى الشـــرق ومصر ، ورجل من أعظم رجالات الامبراطورية فكرومر هو ذلك الرجل ، وأنه بوطنيته المخلصة وحبه لأداء واجبه قد جعـــل من قوة بريطانيا الامبراطورية وســـــيلة لخدمة بنى الانسان(١٣) .

كما وصف بلنت Blunt كرومر بأنه أصبح حاكم مصر الذى لا يناقش Undisputed (١٤) .

وعندما كان كرومر يتجول فى شوارع القاهرة كانت تحف به وتسـبقه كوكبة من الجنود بالزى الرســـمى لتفســـح أمامه الطريق(١٥) .

وعلى الرغم من أن كرومر كان ينتمى الى حزب الأحرار ، الا أن ميوله واتجاهاته كانت أكثر التصاقا بالجانب الامبريالى للحزب الذى تقرب من سولسبرى — حزب المحافظين — وذلك أكثر من ارتباطه بجلادستون وجرانفيل . ولقد اتفق فى الرأى مع الملكة فكتوريا فى أن روسبرى Rosebry — وزير خارجية حزب الأحرار — هو الوحيد الذى يمكن احتماله . وكان على كرومر أن يتعامل خـــلال العامين الأولين الحاسمين مع جلادستون وجرانفيل اللذين تمسكا بسياسة بالمرستون(١٦) — منذ ثلاثين عاما — لضمان المصـــالح

---

(١٢) المرجع السابق ، ص ٢٢٦ .

(١٣) المرجـــع الســـابق ص ص ٢٢٦ — ٢٢٧ وانظــر أيضـــا : Zetland., Cromer. P. 139

(١٤) «Baring Was the undisputed ruler of Egypt». Marlowe, Op. Cit., P. 228.

(١٥) Ibid.

(١٦) وهى سياسة الايمان بالامبراطورية وقوتها وعظمتها وتوسعها ، وانه على الدول الأخرى أن تسعى الى صداقة انجلترا وأن تفخر بذلك .

البريطانية الحيوية دون التدخل المباشر . ورأى كرومر أن جلادستون وجرانفيل لم يضعا فى اعتبارهما أن التاريخ أثبت أنه عندما تقوم دولة متحضرة بوضع يدها على دولة ضعيفة بشكل بربرى أو شبه متحضر ، فانه نادرا ما ترفع يدها عن هذا البلد(١٧) .

المشاكل التى واجهت كرومر في بداية عمله :

ولقد واجهت بارنج مشاكل وقضايا مهمة داخلية وخارجية فى السنتين الاوليين فى مصر ، ولكنه تعلم بعد ذلك كيف يتقبلها وأن يعمل من خلالها ، وأن يخلص منها بأغلب ما يريد على الرغم من القيود التى فرضتها الديمقراطية البرلمانية فى انجلترا ، والتعقيدات الدولية فى مصر ، والتنافس بين الدول الكبرى فى أوربا . هذا بالاضافة الى ضعف الامكانات المتاحة له خلال الفترة الأولى لعمله مثل عدم وجود مساعدين أكفاء له ، ومنزل لائق به ، وعدم وجود دبلوماسى خبير لمساعدته علاوة على الانتقادات الموجهة اليه من لندن لتكاليف البرقيات العديدة التى يرسلها اليهم . كما نظر الراديكاليون اليه أنه «أول المنادين بالضم Incipient Annexationist أما المحافظون الذين كانوا على وشك تولى الحكم فقد نظروا اليه على أنه ليبرالى محترف ، بينما نظر اليه الموظفون الانجليز بمصر على أنه غير متعاطف معهم بالقدر الكافى وخاصة بالنسبة لآرائهم المختلفة مع السلطات المصرية . أما جماعات رجال الأعمال البريطانيين فى مصر فقد اعتقدوا بعدم كفايته لمصالحهم ، وأنه غير متحمس لحماية امتيازاتهم(١٨) .

ومن القضايا والمشاكل المهمة التى واجهت كرومر قضية الجلاء عن مصر والأزمة المالية والغاء المراقبة الثنائية والتعقيدات

---

(١٧) Cromer., Modern Egypt. Vol. 2. P. 353.

(١٨) Cromer., Op. Cit., PP. 107 — 8.

الدولية فى شئون مصر(١٩) · وكان عليه أن يتعامل معها بمهارة وذكاء ليحقق الهدف الرئيسى الذى من أجله قدمت قوات الاحتلال الى مصر وهو حماية حرية المرور فى قناة السويس(٢٠) ·

وكان التحليل الذى توصـــل اليه مجلس الوزراء البريطانى كادعاء يتسترون وراءه هو ــ كما رأينا ــ أن السبب الرئيسى للتدخل البريطانى هو « حماية حرية المرور فى قناة السويس » ، ومن ثم فانه للتوصل الى هذا الهدف يتحتم ضرورة « اعادة القانون والنظام » وهذا يتضمن اعادة تشكيل الجيش وقوات حفظ الأمن والوفاء بالالتزامات الدولية من أجل تجنب اعطاء الدول الـكبرى « الذريعة المناسبة للتدخل فى شئون مصر »(٢١) .

وقد وضع كرومر كل ذلك نصب عينيه طوال خدمته فى مصر ونجح فى تحقيقه نجاحا كبيرا . هذا وقد رأى أن اســـتمراره فى الحكم فى مصر موقوف على استبقاء ما للحكومة البريطانية من نفوذ عظيم يقوم على وجود قوة بريطانية فى مصر ، وحذر من أن العجلة فى الجلاء قد تحبط كل ما حققته بريطانيا من مكاسب فى مصر(٢٢) · وازداد كرومر اقتناعا بأن الجلاء سيؤدى الى فوضى عاجلة سواء من الضـــغط الذى تتعرض له مصر نتيجة أحداث السودان ،أو بسبب الثورة الداخلية(٢٣) · وقد حاول كرومر تبرير بقاء القوات البريطانية فى مصر لأجل غير مســمى وابعاد الدول الكبرى عن المسألة المصرية من أجل اطلاق يده فى العمل فى مصر ، وذلك فى الرسالة التى بعث بها الى جرانفيل فى أكتوبر ١٨٨٣ ، وفيها يوضح هذه الحقائق :

---

(١٩) راجع هذه المشاكل فى الفصل الأول وموقف الحكومة البريطانية منهـــا .

(٢٠) Granville to Dufferin, Novemb. 3, 1882. F.O. 141/167. P.R.O.

(٢١) Marlowe, Op. Cit., P. 70.

(٢٢) تيودور روتشتين ، المسألة المصرية ص ٣٣٨ .

(٢٣) Lowe, C.J, Salisbury and the Mediterranean. P. 56.

١ ــ ان المشكلة الكبرى التى تواجهه ازاء أى تحرك ايجابى هى الحاجة الملحة لاستشارةكل الدول فى أوربا قبل اتخاذه أى قرار مهم .

٢ ــ التزام انجلترا بعدم ترك الحكومة المصرية فى موقف الدفاع عن نفسها بسبب الأغلال التى وضعت فى يدها عند تنفيذ الاصلاحات .

٣ ــ لن تمكث انجلترا طويلا فى مصر ، وفى حالة الانتظار حتى تتم الاصلاحات الضرورية عن طريق مقولة « الاستشارة الدولية » عندئذ سيكون لزاما على انجلترا الانتظار لمدة طويلة ، وهنا تكمن مخاطر « الاتجاه نحو الضم » . وفى حالة الانسحاب دون اتمام العمل وترك مصر تتحمل نتائج عملها ، عندئذ ستكمن مخاطر حدوث شىء بمجرد الجلاء ، فقد تستغل المسألة المصرية مرة أخرى وليس هناك بديل للخروج من هذا المأزق .

٤ ــ يوجد فى مصر بناء غريب جدا دخيل ، وديون خارجية ضخمة ، ومحاكم بقوانينها الغربية ، وحرية مطلقة للتعاقد وممتلكات الحضارة الاوربية بملامحها الصالحة والطالحة .

٥ ــ وقف كرومر عاجزا أمام الرعايا الأجانب ، وطلب ارسال منشور للدول الكبرى يوضح أن انجلترا لن تقوم باستشارتها مستقبلا فى كل التفاصيل ، ولكن عندما توضع الأمور فى نصابها فانه يتحتم على انجلترا عندئذ أن تسألهم قبول تسوية جماعية ، وعندئذ يجب سحب القوات البريطانية فورا .

٦ ــ طلب كرومر ألفى رجل وسلطة فى تسوية الأمور بين البريطانيين والحكومة المصرية ، عندئذ يضمن لجرانفيل ، خلال اثنى عشر شهرا ، عدم وجود جندى بريطانى واحد فى مصر . أما

اذا سارت الأمور على ما هى عليه آنذاك فان كرومر لن يستطيع تحديد أى فترة من الوقت لاتمام العمل(٢٤) ٠

ولكن جرانفيل رأى أن الحل الذى اقترحه كرومر متطـــرف جدا(٢٥) ٠

وكانت الأزمة المالية ـــ كما رأينا ـــ(٢٦) من أهم المشاكل التى واجهت كرومر واستغرقت جهده ونالت عناية الحكومة البريطانية ، لتعقد مركز مصرالدولى ، وموقف الدول المختلفة ازاء هذه المسألة جعل حلها من المشاكل الدولية العويصة ٠ ووصلت الأمور الى حد أن حفر ترعة أو شق قناة أو تنفيذ أى مشروع يستلزم معرفة ما اذا كانت سياسة انجلترا فى المحيط الهادى أو الهندى تجد قبولا فى برلين أو باريس(٢٧) ٠

ووجد كرومر أن سلطته محدودة فى فرض الضرائب على الأجانب المقيمين فى مصر ، لأن هذا يستلزم موافقة دولهم جميعا وأن صندوق الدين معرقل للسياســة المالية وكان بمثابة دولة داخل الدولة ٠

ونجح كرومر فى ابعاد خطر قيام « لجنة دولية » تبحث فى علاج وتسوية الأزمة المالية اذا ما فشل فى ذلك ٠ وبذلك استطاع أن ينتصر على أخطر أزمة واجهته خلال الفترة الأولى من تولى منصبه وذلك فى أواسط عام ١٨٨٧(٢٨) ٠

---

(٢٤) Baring to Grainville, October 28. 1883, P.R.O., 30/29/161. Granville Papers.

(٢٥) Granville to Baring, November 9, 1883., P.R.O, 30/28/199 Graiville Papers.

(٢٦) راجع الفصل الأول ٠

(٢٧) Zetland, Lord Cromer, Op. Cit., P. 172.

(٢٨) انظر ص ٤٤ وما بعدها من الفصل الأول ٠

وكان لكرومر دوره البارز فى تصاعد نفوذ انجلترا ورسوخ قدمها فى مصر ، واحكام قبضتها على قناة السويس ، فقد استطاع بنفوذه القوى فى صبر ودأب تنمية قضية البقاء فى مصر ، ويتضح ذلك من الرسالة التى بعث بها الى سولسبرى فى ابريل ١٨٨٨ حيث ذكر فيها : « أعتقد أن مركز الجاذبية لمصالحنا الحقيقية قد انتقلت خلال السنوات الخمس والعشرين الماضية — من الاستانة الى القاهرة ، ولن يتسنى لنا أبدا التوصل الى صداقة حقيقية مع الأتراك وهذه الصداقة لن تساوى شيئا حتى اذا نجحنا فى الحصول عليها . وانه لشىء يدعو للأسف أننا لم نأت لمصر ، ولكن لدينا مصالح راسخة هنا ، وسيكون من الخطأ التضحية بهذه المصالح جريا وراء شبح حسن نية تركيا »(٢٩) .

كرومر ومشكلة سيناء :

والمشكلة الثانية التى واجهت كرومرهى مشكلة شبه جزيرة سيناء التى تعرضت لخطر سلخها عن مصر مرتين ، الأولى فى مطلع عام ١٨٩٢ ، على يد الدولة العثمانية ، والثانية فى عام ١٩٠٢، على يد حركة الاستيطان الصهيونى . الا أن كرومر تصدى لهاتين المؤامرتين الخطرتين وكان له دور ايجابى لمصلحة مصر جدير بالدراسة . فقد وقف مدافعا عن سيناء باعتبارها الحد الشرقى لقناة السويس والمدخل الشرقى لمصر والممر الحيوى للامبراطورية البريطانية ، فاستفادت مصر — بطريق غير مباشر — من هذا الموقف ونجت شبه جزيرة سيناء المصرية من مؤامرة اقتطاعها عن مصر .

وتعرف الأزمة الأولى الخاصة بسيناء « **بأزمة فرمان ١٨٩٢** »، حدث ذلك بعد وفاة توفيق باشا(٣٠) ، عندئذ واجهت كرومر مشكلة

---

(٢٩) F.O., April 29, 1888, 633/4 Cromer Papers P.R.O.

(٣٠) توفى فى ٧ يناير ١٨٩٢ .

تولية عباس الثانى الحكم ولم يكن بلغ بعد سن الرشد(٣١) ، وبناء على فرمان عام ١٨٧٣ تم تكوين مجلس وصاية يباشر أمور الخديوية ويعرض ذلك على السلطان ليصدق عليه(٣٢) ·

وبالنسبة لكرومر كان وجود الخديو القاصر وبجواره مجلس للوصاية يعنى مجالا لخلق مشكلات لانجلترا فى فترة الوصاية ، فضلا عن اتاحة الفرصة للمؤامرات العثمانية · ولكن كرومر تنفس الصعداء حينما همس بعضهم فى أذنه بأن عباس قد بلغ بالفعل سن الرشد ولكن بالتقويم الهجرى ، فبذاك الحساب يكون عباس قد بلغ سن الرشد فى ٢٤ ديسمبر ١٨٩١ ، أى قبل وفاة أبيه بأسبوعين(٣٣) . وبذلك تم انقاذ الموقف ، ولم تعد هناك ضرورة « لمجلس الوصاية » ·

ولقد جاء فرمان تنصيب الخديو عباس الثانى على غير ما كان عليه فرمان توفيق باشا ، بسلخ سيناء عن الادارة المصرية ، ووصل ذلك الى علم السفارة البريطانية باسطنبول ، كما علم بذلك كرومر فى مصر ، فقامت أزمة بين الحكومة المصرية تؤيدها بريطانيا وبين تركيا . وقد أدركت الحكومة البريطانية مدى الخطورة المترتبة على ابعاد سيناء عن الحكم المصرى المباشر(٣٤) ·

وهكذا بدأت المشكلة قبل أن يصل الفرمان الى مصر . وحسما

---

(٣١) نظرا لصغر سن عباس الثانى عند وفاة والده توفيق باشا فلم يكن قد بلغ بعد الثامنة عشرة ويتم سن الرشد فى ١٤ مايو ١٨٩٢ . انظر : حسن صبحى ، مشكلة شبه جزيرة سيناء (تركيا وانجلترا وفرنسا والمسألة المصرية) ٧ يناير – ١٤ ابريل ١٨٩٢ . من مطبوعات كلية التربية بالدوحة . بحث مطبوع بالرونيو ، ص ٧ .

(٣٢) المرجع السابق .

(٣٣) المرجع السابق ، ص ٧ وانظر أيضا :
Cromer., Abba's II. London 1919. P. 2.

(٣٤) حسن صبحى ، المرجع السابق ، ص ١١ .

للموقف اقترحت الحكومة المصرية على مختار باشا ـــ المندوب السامى العثمانى فى مصر ـــ أن يحوى فرمان السلطان حق الخديو فى ادارة شبه جزيرة سيناء أسوة بأسلافه ، وذلك فيما عدا قلاع البحر الأحمر التى تدخل ضمن المناطق التى تديرها الحكومة العامة للحجاز . وتولى مختار باشا ابلاغ تلك المقترحات الى الاستانة(٣٥) . ولكن أيوب باشا مبعوث السلطان ، رحل مع ذلك الى مصر فى أواخر مارس حاملا الفرمان السلطانى المؤرخ فى ٢٦ مارس ١٨٩٢ بتولى الخديو عباس الثانى حكم مصر ؛ وعلم فى القاهرة أن الفرمان ينظم مسألة سيناء حسب مضمون فرمان ١٨٤١ أى عودة شبه جزيرة سيناء الى الادارة التركية(٣٦) .

أما طلب الحكومة المصرية ، الذى رفعه مختار باشا الى السلطان ، فقد رفض ، وذلك لأن السلطان لم يكن يعتقد بضرورة تعديل الفرمان بخصوص سيناء ، لأنه يرى أن هذا التعديل قد يخلق سابقة يقاس عليها(٣٧) .

هذا وقد أخبر مختار باشا ريفرسو Reverseaux ـــ القنصل الفرنسى العام بالقاهرة ـــ أن السلطان منعه من التعرض لمسألة تحديد الحدود ، محتفظا بتلك المسألة كسلاح فى سبيل الجلاء عن مصر . كذلك أرسل السلطان بتعليماته الى أيوب باشا بألا يدخل فى نقاش مع الحكومة المصرية بخصوص ادارة سيناء(٣٨) .

والواقع أن فرمان عباس الثانى لا يختلف عن فرمان توفيق الا فيما يتعلق بنقطة واحدة حول حدود مصر ، ففرمان توفيق (١٩ شعبان ١٢٩٦ هـ) قرر أن خديوية مصر تكون « كما كانت بحدودها

---

(٣٥) المرجع السابق .
(٣٦) المرجع السابق .
(٣٧) المرجع السابق .
(٣٨) المرجع السابق .

القديمة كما تشمل الأراضى المضمومة »(٣٩) . ولكن فرمان عباس الثانى قد حدد مصر : «بحدودها القديمة كما بينها الفرمان الشاهانى الصادر فى (٢ ربيع الآخر ١٢٥٧) (١٣ فبراير ١٨٤١) والخريطة الملحقة بالفرمان المذكور والأراضى المنضمة بمقتضى الفرمان الشاهانى الصادر فى (مايو ١٨٦٥) .. »(٤٠) .

وقد تمسك السلطان بفرمان ١٨٤١ الصادر لمحمد على باشا والذى أرفق معه خريطة عين فيها حد مصر الشرقى بخط يمتد من غزة تقريبا الى السويس والباب العالى يستشهد بهذه الخريطة أحيانا(٣١) .

وقد ورد بالخط الشريف الصادر فى ١٣ فبراير ١٨٤١ : «يمنح محمد على ولاية مصر بطريق التوارث » .. وبمناسبة ذلك صممنا على تثبيتكم فى الحكومة المصرية المبينة حدودها فى الخريطة المرسومة لكم من لدن صدرنا الأعظم ومنحناكم فضلا عن ذلك ولاية مصر عن طريق التوارث »(٤٢) . أما الفرمان فقد أرفق به خطاب ويذكر أمين غالى فى كتاب « سيناء المصرية » أننا أمام نص صريح وخريطة ، فالنص يذكر : «قد منحناكم بموجب فرماننا هذا الهمايونى ولاية مصر بحدودها القديمة كما هى مرسومة فى الخريطة التى أرسلها لكم صدرنا الأعظم مختومة » وبذا فلاشك أن السلطان أراد أن يعيد الحدود الى الحالة التى كانت عليها قبل محمد على حيث

---

(٣٩) المرجع السابق . وانظر نص فرمان التولية فى كتاب : فيليب جلاد، قاموس الادارة والقضاء ج ٦ ص ٧٥٩ ، وراجع أيضا كتاب : مجموعة الأوامر العالية واللوائح العمومية الخاصة بالمواد الجنائية . جمعها عثمان غالب قاضى محكمة سوهاج الجزئية ، المطبعة العلمية ١٣١٢ هجرية ص ١٤ .

(٤٠) الأراضى التى ضمتها مصر والتى يشير اليها الفرمان كانت سواكن ومصوع وزمازيلع انظر : حسن صبحى ، المرجع السابق ص ١٢ .

(٤١) المرجع السابق ص ١٤ .

(٤٢) عبد العزيز الشناوى ، وثائق ونصوص من التاريخ الحديث والمعاصر ، المعارف ١٩٤٩ ص ص ٥٦٢ – ٥٦٣ .

كانت سيناء جزءا من مصر تتولى ادارتها وتأمين طريق الحج من مصر الى الحجاز ، وكانت تلك الادارة المصرية قد أنشأت بعض المراكز على الساحل الشرقى ، وهى طابا والمويلح والعقبة بهدف تأمين الحج البرى بين مصر والحجاز(٤٣) .

وتولت الادارة المصرية فى عهد محمد على باشـــا شئون سيناء ، وكان أول ما قامت به استتباب الأمن فى شبه الجزيرة(٤٤) . وظل الجيش المصرى يحمى درب الحاج المصرى فى نخل والمويلح وضبا والوجه الى أن صرف النظر عن هذا الطـــريق عام ١٨٨٥ واتخذ الحجاج طريق البحر(٤٥) .

وكذلك اهتم خلفاء محمد على بشبه جزيرة سيناء الى أن جاء الاحتلال البريطانى ١٨٨٢ فأرسل حملة عسكرية لسيناء بحجة البحث عن البدو الذين قتلوا « بالمر »(٤٦) ولكن فى حقيقة الأمر هدفها الاستيلاء على المواقع المهمة فى شبه جزيرة سيناء وقامت بدراسة النظام الادارى الجديد الذى سيطبق على تلك المنطقة الاستراتيجية المهمة(٤٧) .

كلفت سلطات الاحتلال الانجليزى ضـــباط انجليز تابعين لسردار الجيش بكل الشئون المتعلقة بسيناء وأصـــبح موقع نخل

---

(٤٣) ابراهيم غالى ، سيناء المصرية عبر التاريخ . الهيئة العامة للكتاب ــ القاهرة ١٩٧٦ ص ١٩٨ ــ ١٩٩ .

(٤٤) المرجع السابق ص ١٩٩ .

(٤٥) المرجع السابق ، ص ٢٠١ .

(٤٦) بالمر انجليزى أرسلته الحكومة البريطانية فى بعثة علميه لشبه جزيرة سيناء ١٨٦٥ ، أما رحلته الثانية التى قام بها ١٨٨٢ فهى محاطة بجو من الريبة ، فقد توغل بالمر بدون حراسة أثناء الثورة العرابية فى مجاهل شبه الجزيرة اعتمادا على حسن علاقاته السابقة بالبدو ، متجاهلا الأحداث الواقعة فى مصر فقتل . انظر ، ابراهيم غالى المرجع السابق ص ٢٢٣ .

(٤٧) المرجع السابق ص ٢٢٣ .

النقطة الاستراتيجية المهمة فى شبه جزيرة سيناء ، ولم تلبث التطورات التاريخية أن أظهرت أهمية سيناء ، فبدأت الحكومة البريطانية تتطلع الى دراسة استراتيجية المنطقة على ضوء المنافسات الدولية وتدخل المانيا فى شئون الدولة العثمانية بانشاء خط سكة حديد بغداد والحجاز(٤٨) .

واذا استعرضنا الدوافع التى حدت بالسلطان لاتخاذ هذا الموقف المتعلق بشبه جزيرة سيناء نجدها تتمثل فى النقاط الآتية :

١ ــ الاحتلال البريطانى لمصر ورفضها الجلاء عنها جعل الرقابة الفعلية على مصر تخرج من يد تركيا التى حاولت التشبث بحقوقها وسيادتها وكانت حادثة فرمان ١٨٩٢ أكبر دليل على ذلك .

٢ ــ خوف السلطان من مطامع انجلترا فى أملاكه فى الشام والحجاز وغيرها ، فأثار ذلك مسألة الحدود الشرقية لمصر ، فاستردت تركيا قلاع الحجاز وأخذت تعمل على زيادة نفوذها فى الحجاز بنفسها(٤٩) .

٣ ــ محاولة الحكومة العثمانية تأمين خط سكة حديد الحجاز وذلك عن طريق عزل شبه جزيرة سيناء عن النفوذ الانجليزى(٥٠) .

٤ ــ أن استعادة سيناء والعقبة برزت أهميتها بعد التقارب العثمانى الالمانى، والتغلغل الاقتصادى الالمانى فى الدولة العثمانية ، والنشاط الألمانى فى الشرق الأدنى بوجه عام دفع الحكومة العثمانية الى منح امتياز بناء سكة حديد فى جزء من الاناضول يبدأ من البسفور وذلك الى شركة المانية (خريف ١٨٨٨) والبدء بهمة فى انجاز هذا المشروع دفع العثمانيين الى التفكير فى بناء خطوط أخرى ومنها سكة حديد الحجاز ، يضاف الى ذلك أن سياسة عبد الحميد ازاء

---

(٤٨) المرجع السابق ص ٢٢٣ .

(٤٩) حسن صبحى ، المرجع السابق ذكره ص ١٥ .

(٥٠) حسن صبحى ، المرجع السابق ص ١٦ .

فكرة الجامعة الاسلامية جعلته يتحمس لمشروع سكة حديد الحجاز الذى أعلنه على العالم الاسلامى فى عام ١٩٠٠(٥١) .

٥ ـ ظهر فى هذه الفترة مشروع آخر بمد سكة حديد من سوريا الى بورسعيد ، وقد عرضه رجل بلجيكى على كرومر ـ الذى كان يثق فيه ـ ولكن كرومر لم يتحمس للاقتراح وأبدى خلال مناقشاته أنه حتى بغرض الموافقة على انشاء هذا الخط الحديدى فانه يجب أن يمد هذا الخط على الساحل بمسافة لا تتجاوز ١٠٠ ياردة منه وذلك حتى يكون فى مرمى مدفعية الأسطول البريطانى . ولم يسمع كرومر شيئا بعد ذلك عن هذا المشروع(٥٢) .

٦ ـ مخاوف السلطان من الأطماع الصهيونية للاستيطان فى شبه جزيرة سيناء التى ازدادت فى هذه الفترة ـ وهو ما سندرسه بعد ذلك(٥٣) .

لهذا ينتهز السلطان العثمانى فرصة وفاة توفيق فتفجر الأزمة خاصة وان السلطان عبد الحميد جابه المطالب الصهيونية بجفاء من قبل ظهور هرتزل من بعد ذلك وتأسيسه للمنظمة الصهيونية (١٨٩٧) وبعد ذلك أيضا فقد شغلت « المسألة الصهيونية جانبا من السياسة العثمانية حينئذ »(٥٤) .

٧ ـ ضعف فكرة الجلاء عن مصر عام ١٨٩٠ دفع السلطان فى عام ١٨٩٢ لاثارة المسألة من جديد لمضايقة الانجليز(٥٥) .

---

(٥١) حسن صبحى ، المرجع السابق ص ١٦ .

(٥٢) Cromer, Abbas II. Op. Cti., P. 76 Footnote.

(٥٣) انظر ص ٩٥ من هذا البحث .

(٥٤) حسن صبحى ، التآمر الصهيونى ضد الأمة العربية (١٨٨٢ - ١٩٦٧) بيروت ١٩٦٧ ص ٣٤ ـ ٤٠ نقلا عن :
Parkers, J. A History of the Jewish People. 1964. P. 186.

(٥٥) انظر ص ٣٦ من البحث

٨ ـ يربط البعض بين حـــرص الأتراك فى ذلك الوقت على استرداد العقبة بشبه جزيرة سيناء وبين تمزيق الدولة المصرية في أفريقيا على أيدى بريطانيا بسبب ثورة المهدى فى السودان ، وما نتج عن ذلك من استيلاء الايطاليين بموافقة الانجليز على مصوع واستيلاء الانجليز على زيلع وبربرة على خليج عدن(٥٦) أى اشتراك كل من تركيا وانجلترا فى تمزيق الدولة المصرية ٠

موقف كرومر والحكومة المصرية من الأزمة :

فالمسألة ـ من وجهة النظر البريطانية ـ كانت أخطر مما كان الباب العالى يتوقع ٠ فقبل شق قناة السويس كان الدفاع عن مصر يتركز فى برزخ السويس ، فى تلك الحصون والقلاع القائمة على الحدود الغربية لشبه جزيرة سيناء ٠ ومن المعروف أن الجيوش التى كانت تقطع تلك المنطقة ما كانت لتجد حاميات ذات قدر الا اذا وصلت الى مدينة بيلوز Pelusium (٥٧) التى كانت أهم الحصون للدفاع عن مصر ضد غارات المعتدين(٥٨) ٠ ولكن حفر قناة السويس غير ذلك تغييرا كليا وجعل الذين يهتمون بسلامة وأمن قناة السويس ينظرون الى حدود سيناء الشرقية كمنطقة للدفاع عن قناة السويس ، وأصبح الانجليز ينظرون اليها كمنطقة لا غنى عنها لتأمين القناة(٥٩) ٠

---

(٥٦) محمد رفعت ، تاريخ حوض البحر المتوسط وتياراته السياسية ٠ دار المعارف ١٩٥٩ ص ٤٤٩ ، حسن صبحى ، مشكلة سيناء ص ١٨ ٠

(٥٧) مدينة بيلوز مكان « تل الفرما » وتقع جنوب شرقى بورسعيد ، وتبعد ٣ كيلو مترات عن شاطىء البحر المتوسط ٠

(٥٨) لمزيد من المعلومات والتفاصيل عن شبه جزيرة سيناء راجع كتاب :
Jarvis, Magor. S., Yesterday and Today in Sinai. London 1931.

(٥٩) حسن صبحى ، مرجع سبق ذكره ص ١٩ وانظر : عباس عمار ، مرجع سبق ذكره ص ص ٧ ـ ٨ ٠

وأصبحت فكرة وجود قوات عثمانية على مشـــارف قنـــاة السويس أمرا لا يسر البريطانيين(٦٠) .

وهكذا أعطت قناة السويس لشـــبه جزيرة ســـيناء أهمية استراتيجية ، وأصبحت منطقة دفاع أولى عن مصر والقناة .

وقد أصبحت بورسعيد ، بعد الاحتلال الانجليزى ، معرضـــة للهجوم عليها بغـــارات برية على يد الدولة العثمانيةأو حتى الروسية(٦١) . وأصبحت المصالح البريطانية تمتد الى حدود سيناء المعرضة للهجوم والتى امتد وراءها خط سكة حديد الحجاز الذى بدىء فى انشائه عام ١٩٠٠ لربط الاماكن المقدسة مع دمشق عن طريق بعيد عن مدى الأسطول البريطانى(٦٢) .

ولهذا لم يكن الانجليز ليسمحوا بفصل سيناء عن وادى النيل أو مجاورة الدولة العثمانية لقناة السويس(٦٣) .

وعلى هذا رأى كرومر فى فرمان ١٨٩٢ محـاولة للاعتداء على تسوية (١٨٤٠ ـ ١٨٤١) التى ضمنتها الدول الكبرى(٦٤) . وقد شهدت هذه الفترة (٧ يناير ـ ١٤ ابريل ١٨٩١) ضـــغطا دبلوماسيا انجليزيا عنيفا على الاستانة ، فى الوقت الذى حاولت فرنسا من جانبها ، تؤازرها الدبلوماسية الروسية ، تخفيف أثر هذا الضغط الانجليزى على السلطان واقناعه وحثه على الصمود .

موقف فرنســـا من الأزمة :

ولم تكن فرنسا بمعزل عن تلك الأزمة أو أطرافها فقد تعاونت

---

(٦٠) Cromer., Modern Egypt. Vol, 2. P. 268.

(٦١) Rassignol, L.M., Le Canal de Suez, Etude Historique et Juridique. 1898. P. 212.

(٦٢) Farnie., Op. Cit., P. 469..

(٦٣) حسن صبحى ، المرجع السابق ص ٢٠ .

(٦٤) المرجع السابق ص ٢٠ .

مع الدبلوماسية الروسية بالاستانة والقاهرة لمساندة السلطان خشية خضوعه للضغط البريطانى فى هذه المشكلة(٦٥) . فهاهى فرنسا وروسيا تبعثان ببعض قطع أسطوليهما ــ غداة اعتلاء عباس الثانى العرش ــ الى ميناء الاسكندرية ، لتحية وتهنئة عباس الثانى، وشجعتا تركيا لتقوم بما اعتبره كرومر محاولة للتقدم الى حافة قناة السويس الشرقية ، بجعل حدود مصر تمتد من السويس للعريش(٦٦) .

وأهتم ريبو ــ رئيس وزراء فرنسا ــ بأزمة الفرمان وبدا حريصا على أن يحرز نصرا سياسيا لفرنسا فى تلك الأزمة . ففرنسا كانت حينئذ لاتزال تقف لانجلترا فى مصر بالمرصاد ، واجتهدت فرنسا لكسب ثقة السلطان فى هذه الأزمة . كذلك ساء ريبو أن يرجع الى الانجليز فضل حماية وحدة الأراضى المصرية وأن تضمن انجلترا بذلك ولاء الخديوية المصرية وتبعيتها التامة لها (٦٧) .

وقد حاول كامبون التقريب بين الخديو والسلطان ، واجتهد فى اقناع الخديو بأن السبيل الوحيد ، ضد ما أسماه بالطغيان الانجليزى ، يكمن فى توثيق رباط اتحاده مع السلطان(٦٨) .

وحاول كامبون من جهة أخرى نصح السلطان بكسب الخديو الصغير الى جانبه ، وأن يوحد جهوده مع جهود فرنسا بهدف تنبيه الخديو بمصالحه الحقيقية(٦٩) .

ورأت فرنسا فصل مسألة سيناء عن موضوع تلاوة الفرمان الخاص بتولية عباس الثانى ، وان كان ريبو قد بين للسلطان بوضوح أنه لا يرفض ادارة مصر لسيناء ، وانما كل ما فى الأمر

---

(٦٥) حسن صبحى ، المرجع السابق ص ص ٢١ ــ ٢٢ .
(٦٦) المرجع السابق ص ٢٢ .
(٦٧) المرجع السابق .
(٦٨) المرجع السابق .
(٦٩) المرجع السابق .

أن يعتبر هذه المسألة منفصلة تماما عن مسألة تنصيب الخديو ، بمعنى آخر فالسلطان يميل الى ترك ادارة سيناء الى مصر ، كما كان الحال فى الماضى ، ولكنه يريد أن يبين أنه حسب نصوص الفرمانات التى تضمن الدول تنفيذها فان حدود الممتلكات الممنوحة الى محمد على وخلفائه يحددها خط يمتد من العريش الى السويس(٧٠) ٠

وفى هذه الفترة حدث تعاون بين الخديو عباس الثانى وكرومر الذى نشط لمساعدته والوقوف بجواره ضد الباب العالى فى الأيام الأولى لحكمه ٠ وكان رفض كرومر لذلك التدخل العثمانى مدعاة لسرور عباس الذى أصبح منذ ذلك الوقت فى حاجة لمساعدة انجلترا لمجابهة الخطر التركى ٠ وقد جاءت مسألة الفرمان وظلت معلقة ثلاثة أشهر وانتهت بهزيمة السلطان(٧١) ٠ وذلك بعد مراسلات وبرقيات عديدة متبادلة فيما بين القاهرة ولندن والاستانة انتصرت فيها آراء كرومر وسلمت له العواصم الثلاث بوجهة نظره ، وعدل الفرمان حسب طلب كرومر ، وأرسل بمذكرة الى تيجران باشا — وزير الخارجية المصرى — بوضع مبدأ « عدم جواز اجراء تعديل فى الفرمانات التى تنظم العلاقة بين الباب العالى ومصر بدون موافقة حكومة انجلترا على ذلك »(٧٢) ٠

وعلى أية حال فقد خشى السلطان الضغط البريطانى وأمر

---

(٧٠) هذا تفسير كامبون لفحوى رد السلطان ٠ المرجع السابق ص ٢٥ وهامشها ٠

(٧١) Cromer, Abbas II., Op. Cit., P. 4. وانظر أيضا حسن صبحى ، المرجع السابق ص ص ٢١ — ٢٢

(٧٢) Cocheris, Situation International de L'Egypte et du Sudan. P. 61.

وراجع بالتفصيل موقف الدول الكبرى من هذه الأزمة فى الدراسة الوثائقية التى قام بها : حسن صبحى ، المرجع السابق ص ص ٢١ — ٢٢ ٠

الصدر الأعظم بارسال برقية الى القاهرة تسمح لمصر بممارســـة حقها فى أدارة شبه جزيرة سيناء(٧٣) ٠

وبذلك انتهت المسألة فى الاستانة ٠ ويذكر كرومر أن الفضل فى انهاء الأزمة يرجع الى حد كبير الى الاتصالات الماهرة التى أجراها فى الاستانة سير أدموند فين Sir Edmond Fane ـ القائم بأعمال السفارة البريطانية هناك(٧٤) ٠ وقد جاء بتلك البرقية التى بعث بها الباب العالى « أما من حيث شبه جزيرة سيناء فهى باقية على حالها وتكون ادارتها بمعرفة الخديوية المصرية ، التى كانت مدارة بها فى عهد جدكم اسماعيل باشا ووالدكم محمد توفيق باشا »(٧٥) ٠

ووافق الخديو عباس من جانبه على تلك النصوص ، وقد جاءت مصلحة بريطانيا ـ فى هذا الموضوع ـ مطابقة للمصالح المصرية ، وانتهت الأزمة بالاعتراف الصريح بأن شبه جزيرة سيناء جزء من الولاية الخديوية لا يجوز اجراء أى تعديل فيها بدون موافقة الدول الموقعة على معاهدة لندن الضامنة لبقاء الأوضاع التى تقررت بالنسبة للحدود بين مصر وتركيا ٠

وكانت عودة العقبة الى الادارة التركية مقدمة نشاط ملحوظ عن جانب الباب العالى ٠ ولكن فرمان التولية كان قد فتح أعين المسئولين فى مصر ، على ضـــرورة مراقبة التحركات التركية فى حدودها لشبه جزيرة سيناء ٠ ومما خلق جو الريبة نحو النيات التركية موقف المندوب السامى التركى فى مصر ـ الغازى مختار باشا ـ وتشبثه بالمرور قبل امراء بيت محمد على فى التشريفات ، ولما رفض عباس ، حمل مختار باشا الصدر الأعظم ـ فريد باشا ـ

---

(٧٣) حسن صبحى ، المرجع السابق ص ٢٧ ٠

(٧٤) المرجع السابق ص ٢٨ وانظر :
Cromer, Modern Egypt, Op. Cit., P. 268.

(٧٥) جلاد فيليب ، قاموس الادارة جـ ٦ ص ٧٥٩ ، حسن صبحى ص ٢٨ ، وابراهيم غالى ، المرجع السابق ص ٢٢٨ ٠

على ارسال برقية احتجاج شديدة اللهجة الى الخديو ، وتوسط مصطفى كامل فى الأمر ، وزال الخلاف بين الغازى وعباس(٧٦) .
وعادت مشكلة الحدود مرة ثانية عام ١٩٠٦ والمعروفة باسم « أزمة طابا » عاودت تركيا الكرة ، ولكن تصدى كرومر لهم فوت الفرصة عليهم(٧٧) .

أطماع الصهيونية فى سيناء وقناة السويس :

كذلك أثارت شبه جزيرة سيناء وقناة السويس أيضا أطماع الحركة الصهيونية، فقد أعطت قناة السويس — كما رأينا — لسيناء أهمية سياسية واستراتيجية واقتصادية ، لذا أصبحت سيناء محط أطماع الصهيونية فى بحثهم عن وطن يأويهم ويكون نقطة انطلاق لتحقيق أمانيهم ، فسيناء أرض مقدسة فيها كلم موسى ربه وهى طريق خروج اليهود Exodus (٧٨) . وسيناء تحدها غربا قناة السويس وشمالا البحر المتوسط وفلسطين علاوة على قربها من القدس . لهذا نجد أحد الصهاينة الانجليز ويدعى لورنس أوليفانت Laurence Oliphant **كتب فى عام ١٨٨٤ مقترحا انشاء قناة اسرائيلية جديدة من حيفا لتربط البحر الأحمر بقناة عند العقبة** «Debouch at Aqaba» **وان نجاح هذه القناة فى نظره سيحطم قناة السويس :**
«Its success would utterly ruin the Suez Canal».

واستمرت الدراسات والمقترحات حول هذه القناة فى أعوام

---

(٧٦) أحمد شفيق باشا ، مذكراتى فى نصف قرن جـ ٢ ص ٦

(٧٧) عن هذه الأزمة راجع بالتفصيل كلا من : ابراهيم غالى ، المرجع السابق ص ص ٢٣٣ — ٢٦٠ ويونان لبيب ، أزمة العقبة مستخرج من مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية المجلد رقم ١٣ لسنة ١٩٦٧ .

(٧٨) المزيد من التفاصيل عن سيناء وتاريخها الدينى راجع كتاب :
Atanley, Arthur Penryn, D.D., Dean of Westminste, Sinai and Palestine. 23 Rd Edition. London 1912.

١٨٨٧ ، ١٩٢٣ وآخرها عام ١٩٦٧ لشق هذه القناة الاسرائيلية المنافسة لقناة السويس(٧٩) •

وهكذا أخذت الأطماع الاستعمارية تندفع صوب سيناء تتحرك جنبا الى جنب مع الأطماع الصهيونية ، ووضع اليهود أنفسهم فى خدمة الاستعمار البريطانى أملا منهم فى تحقيق مطامعهم بالمساعدة على توطيد أركان هذا الاستعمار • وكان اليهود من قبل يوجهون أنظارهم الى الباب العالى ملوحين للسلطان ببريق الذهب الذى يتدفق عليه اذا ما منحهم امتيازا فى فلسطين(٨٠) •

الا أن الأتراك كانوا على وعى بنيات اليهود ازاء فلسطين ، ولذا وقفوا — قدر امكانهم — حجر عثرة دون تحقيق أطماعهم هناك وهم لذلك يرفضون السماح للمنظمة اليهودية « احياء صهيون » Hoveve Zion بدخول اليهود الى فلسطين والاستقرار فيها (١٨٨٢) ، عندما تقدمت المنظمة الى القنصل العام العثمانى فى أوربا بذلك الطلب(٨١) •

وقد بلغ تعداد الجالية اليهودية فى مصر عام ١٨٩٧ (٢٥ر٢٠٠) نسمة وفى عام ١٩٠٧ بلغوا ٣٨ر٦٣٥ نسمة وكانوا موزعين على

---

(٧٩) Bindra, A.P.S, Suez Thrombzo'sis. New Delhi 1969. P. 6.

وراجع أيضا : عبد العزيز الشناوى ، الدولة العثمانيـة دولة اسلامية مفترى عليها الجزء الثانى ص ص ٩٦٦ — ٩٧٢ •

(٨٠) ابراهيم غالى ، سيناء المصرية ص ٢٦٤ ، وانظر أيضا رسالة هرتزل الى السلطان عبد الحميد بتاريخ ٢٥ أغسطس ١٨٩٦ فى كتاب : ملف وثائق القضية الفلسطينية جـ ١ ص ٦٩ نقلا عن « يوميات هرتزل » — اعداد أنيس صايغ — كتب فلسطينية ص ص ٤٤ — ٤٥ •

(٨١) حسن صبحى ، مشكلة سيناء ص ١٧ •

القاهرة والاسكندرية وطنطا والمنصورة وبورسعيد والسويس والاسماعيلية(٨٢) .

وأولى محاولات الاستيطان الصهيونى فى سيناء نجدها فى محاولة أحد اليهود الألمان ويدعى « بول فريدمان » Friedman وذلك فى عام ١٨٩٠ حينما زار مصر واتصل بسلطات الاحتلال فيها، وأبلغها بنيته على الهجرة الى ساحل خليج العقبة ولم تمانع تلك السلطات ، فعاد فريدمان فى أواخر العام التالى ١٨٩١ مع عشرين من اليهود الألمان والروس المطرودين من روسيا وتركزوا جميعا على الساحل الشرقى للخليج واشتروا أرضا فى ناحية « المويلح »(٨٣) .

وكان هذا الأمر ، بالنسبة للعثمانيين ، يدعو الى الريبة والشك ، وقد أوضح مختار باشا لكرومر أن اليهود كانوا دائما ينتظرون المخلص ليعيد اليهم القدس ، وذلك بلا شك سوف يجعلهم يعتقدون أن المخلص قد ظهر فى صورة « فريدمان » وبذل كرومر جهده لاقناع مختار باشا بعدم صحة هذه الافتراضات(٨٤) .

هذا وقد نبهت الصحف المصرية الى الخطر القادم من أوربا ولم يحسن فريدمان وجماعته معاملة الأهالى هناك ، وعلى ذلك قامت الحكومة العثمانية بطرد فريدمان وجماعته من المنطقة(٨٥) . وان ثورة الجاليات اليونانية واليهودية فى بورسعيد فى ١٣ مارس ١٨٩٢ — كشفت على أية حال — عدم رغبة أو مقدرة السلطات

---

(٨٢) The Jews in Nineteenth-Century, Egypt, Some Socioeconomic aspects by Jacob. M. handau, in (Political and social change in Modern Egypt London 1968. P. 199 Editet by P.M. Holt.).

(٨٣) يونان لبيب : المرجع السابق ص ص ٢٤٨ — ٢٤٩ ، حسن صبحى — مشكلة سيناء ص ص ١٧ — ١٨ ، وانظر أيضا :
Cromer, Modern Egypt T. 2. P. 268

(٨٤) حسن صبحى ، المرجع السابق ص ١٨
Cromer, Op. Cit., P. 268.

(٨٥) المرجع السابق ص ١٨ .
Cromer, Op. Cit., P. 268.

المصرية لحماية اليهود . وقد تسبب ذلك فى هجرة كثير من اليهود من بورسعيد . وربما اثارتهم محاولة بول فريدمان خلق مستعمرة يهودية فى سيناء(٨٦) .

ومحاولة أخرى من جانب الصهيونية تجاه قناة السويس ، قام بها « تيودور هرتزل » Theoder Herzl (١٨٦٠ ـ ١٩٠٤) ـ الذى نظم الحركة الصهيونية ـ فقد بعث برسالة لسولسبرى فى أواخر عام ١٨٩٦ يوضح له « أن تقسيم تركيا قد يضع انجلترا فى مأزق خطير ولذلك يجب المحافظة على التوازن الدولى عن طريق تصحيح مالية تركيا وهو ما تقف الروسيا دونه ، لأنها تريد انحلال تركيا وانقسامها ، الا أن هناك طريقة لتصحيح المالية التركية ، وبالتالى المحافظة على التوازن الدولى لمدة أطول ولايجاد طريق جديد الى الهند فى الوقت ذاته ، وهو الطريق الأقصر بالنسبة لانجلترا . ويجرى هذا كله دون أن تخسر انجلترا قرشا واحدا ، ودون أن تلزم نفسها بأى شىء علنا ، وهو انشاء دولة يهودية فى فلسطين لها استقلال ذاتى مثل مصر ، تحت سيادة السلطان . وقد مهد هرتزل لهذا المشروع فى زيارته للاستانة فى صيف العام السابق وأن ذلك ممكن (فى نظره) اذا ما توافر لهم دعم دولة كبرى ، دعما خفيا ، وحيث أن السلطان لايزال هو السيد غير المنازع فما من قوة تستطيع منعه من دعوة اليهود الى الهجرة لفلسطين ، وستقدم للسلطان مقابل عمله هذا قرضا كبيرا عن طريق الضريبة التى سيؤديها اليهود له . وسيكون من مصلحة انجلترا بناء خط حديدى رأسا عبر فلسطين من البحر المتوسط الى الخليج الفارسى ، أو ربط هذا الخط بما يصبح ضروريا ، بفضل حاجيات المواصلات الحديثة ، من خط عبر فارس وبلوخستان وربما الافغان الى الهند ، ستجنى انجلترا هذه المكاسب بدون مصاريف وبدون أن يعلم العالم شيئا عن دورها ، فبينما تعد روسيا خطا حديديا الى آسيا فى

---

(٨٦) Farnie, Op. Cit., P. 402.

الشمال سيكون لبريطانيا في الجنوب طريق احتياطى حيادى الى الهند ، في حال قيام مصاعب في قناة السويس))(٨٧) .

وتبدو أحلام هرتزل ازاء قناة السـويس عندما تقابل معه مصطفى كامل وهو يدعو للقضية المصرية ، فنجد هرتزل يدون في مذكراته : ((أشعر مع أني لم أخبره (أي مصطفى كامل) بذلك ، بأنه لما يفيد قضيتنا أن يضطر الانجليز الى مغادرة مصر ، فانهم سيضطرون آنذاك أن يبحثوا عن طريق آخر للهند بدلا من قناة السويس التى ستضيع منهم أو على الأقل تصبح غير مأمونة عندئذ تصبح فلسطين اليهودية الحديثة مناسبة لهم — الطريق من يافا الى الخليج الفارسى))(٨٨) .

هذا وعندما قام هرتزل بزيارة لفلسطين فى عام ١٨٩٨ راودته أحلامه وطموحاته وهو فى العاشرة من عمره لتحقيق عمل عظيم يماثل عمل دى لسبس وبناء قناة باناما ، الا أنه كان أكثر تأثرا بقناة السويس : ((ذلك الشريط الضيق الوضاء من المياه والذى يمتد الى مالا نهاية ، فهو عمـل ضـخم وهائل يضـارع الاكروبوليس))(٨٩) .

ولذلك بحث هرتزل انشاء قناة أخرى بدلا من قناة السويس بحيث تكون تلك القناة الجـديدة تحت السـيطرة والادارة اليهودية(٩٠) .

---

(٨٧) رسالة هرتزل الى لورد سولسبرى (ديسمبر ١٨٩٦) — يوميات هرتزل — اعداد أنيس صايغ — سلسلة كتب فلسطين ص ص ٤٩ — ٥١ ، على محمد على : ملف وأوراق القضية الفلسطينية ص ص ٧١ — ٧٢ . —

(٨٨) مذكرات هرتزل عن مصطفى كامل ٢٤ مارس ١٨٩٧ — انظر : يوميات هرتزل — أنيس صايغ — ص ص ٦٢ — ٦٣ ، ملف وثائق القضية الفلسطينية مرجع سبق ذكره ص ٧٣ ، وانظر أيضا Farnie, Op. Cit., P. 456

(٨٩) Farnie, Op. Cit., P. 456

(٩٠) Ibid. P. 456

وتبلورت كل هذه الآمال وتلك الاحلام عند هرتزل ، وأصبحت شبه جزيرة سيناء هى أنسب مكان لدولة المستقبل اليهودية فهى الموطن القديم لدولة المستقبل اليهودية فى فلسـطين(٩١) والتى ستصبح مركزا لشبكة الخطوط الجديدة للعالم ، وتحل محل قناة السويس كهمزة وصل طبيعية بين آسيا وأوربا وأفريقيا ، وتستقطب منها خطوط البريد وحركة الركاب ، وتصبح قناة السويس مفتوحة فقط للسفن الجوالة Tramps **وسـفن البضـائع العامة** Freighters (٩٢) ٠

توجه هرتزل الى لندن فى أوائل ١٩٠٢ للتفاوض مع الحكومة البريطانية من أجل الحصـول على أرض يتجمـع فيها اليهـود المضطهدون فى أوربا الوسطى وروسيا ٠ واقترح هرتزل فى أول الأمر التنازل عن جـزيرة قبرص لليهود ، ولم يكن هذا الاقتراح جديدا فقد سبق لمؤسس الصهيونية أن عرض على السلطان فى مقابل المقايضة بين قبرص وفلسطين أى أن بريطانيا تتنازل عن قبرص لليهود ويقوم هرتزل بدوره بالتنازل عنها للباب العالى فى مقابل تنازل السلطان عن فلسطين(٩٣) ٠

وسعت الصهيونية لمد النفوذ اليهودى فى كل أطراف شرقى البحر المتوسط تحت حماية دولة عظمى ٠ واستقر الرأى على أحدى الجهات الثلاث الآتية : قبرص ــ شبه جزيرة سيناء ــ أوغندا وترك مشروع وادى الفرات والموزمبيق والكونغو وليبيا(٩٤) ٠

وتقابل هرتزل فى لندن مع روتشيلد (يوليو ١٩٠٢) وأخبر هرتزل روتشيلد : « أريد مطالبة انجلترا بالتنازل عن امتياز لانشاء مستعمرة يهودية : «Colonization Charter» فأخبره روتشيلد أن كلمة « مستأجر » Charter لا تتمتع بسمعة طيبة فى تلك البلاد »

---

(٩١) Ibid. P. 469

(٩٢) Ibid.

(٩٣) ابراهيم غالى ، سيناء المصرية ص ص ٢٦٥ ــ ٢٦٦ ٠

(٩٤) المرجع السابق ص ٢٦٦ ٠

ورد عليه هرتزل بقوله : « استعمل ما تريد من العبارات ، ان ما أصبو اليه هو مستعمرة يهودية فى احدى الممتلكات البريطانية » فاقترح روتشيلد أوغندا ، فاعترض هرتزل على ذلك مشـــيرا الى الموجودين فى القاعة وكأنه يريد أن يعبر عن أنه لا يمكنه التكلم بحرية ، وكتب على ورقة صغيرة العبارات الآتية : « شبه جزيرة سيناء ـ فلسطين ـ قبرص »(٩٥) ٠

وبدأت الاتصالات مع المســئولين البريطانيين تولاها جاكوب جريندنبرج (صحفى يهودى) وكان على اتصال بوزير المستعمرات البريطاني ، جوزيف تشامبرلين ، المشهور بنزعاته الاســـتعمارية والمحافظة ، تعرض عليه آمال اليهود فى الحصول على قبرص أو العريش وسيناء ، وتمت المقابلة بين هرتزل وتشامبرلين فى صــيف ١٩٠٢ وناقش الرجلان الاقتراح وبدأت المناقشة حول اقتراح قبرص حيث استبعد تشمبرلين هذا الاقتراح لصعوبة تنفيذه(٩٦) ٠ فعرض عليه هرتزل «انشاء شركة يهودية تضع أقدامها فى سيناء والعريش» ولكن جوزيف تشمبرلين أخبره أن اجراء مفاوضات فى هذا الشأن يجب أن تجرى مع لورد كرومر المعتمد البريطانى فى مصر(٩٧) ٠

ولم يخف تشمبرلين ميله للأخذ بهذا الاقتراح فقد كان فى طليعة الساسة البريطانيين الذين رأوا فى تشجيع الحركة الصهيونية حلا للمشكلة اليهودية فى بريطانيا ، ووسيلة لاخضـــاع اليهود للمصالح البريطانية(٩٨) ٠

---

(٩٥) هرتزل الى تشمبرلين ـ رسالة بخصــوص مشروع توطين اليهود بسيناء (١٢ يوليو ١٩٠٢) يوميات هرتزل ـ أنيس صايغ مرجع سبق ذكره ص ص ٢٢١ ـ ٢٢٢ ٠ وانظر أيضا : ابراهيم غالى ، ص ٢٦٦ وانظر أيضا : حسن صبرى الخولى ، سياســة الاستعمار والصهيونية تجاه فلســطين فى النصف الأول من القرن العشرين ـ المجلد الثانى ٠ دار المعارف ١٩٧٠ ص ص ٩٨ ـ ٩٩ (وثيقة رقم ٢ من هرتزل الى تشمبرلين يوليو ١٩٠٢) ٠

(٩٦) ابراهيم غالى ، مرجع سبق ذكره ص ٢٦٨ ٠

(٩٧) المرجع السابق ص ٢٦٨ ٠

(٩٨) المرجع السابق ٠

فقد كانت مناجم الذهب فى جنوب أفريقيا فى قبضة اليهود واعتمدت عليهم الحكومة البريطانية فى اعادة بناء المنطقة بعد حرب البوير ، وشارك بلفور رئيس الوزارة البريطانية ــ تشمبرلين الرأى فى أن تدفق اليهود على بريطانيا فى أوائل القرن العشرين هاربين من الامبراطورية الروسية ، يعتبر تهديدا للمصالح الانجليزية ، وأن أفضل حل هو تجمعهم وتوظيف أموالهم فى منطقة كشـــبه جزيرة سيناء ٠ ولذلك رأى الوزيران أن مشروع استيطان اليهود فى سيناء يخدم المصالح البريطانية ، ويساهم فى مد النفوذ الامبريالى نحو فلسطين انتظارا لانهيار متوقع للامبراطورية العثمانية . وهكذا تركزت المفاوضات وانحصرت فى السعى الى الحصول على امتياز اليهود المهاجرين الى شبه جزيرة سيناء(٩٩) ٠ وحاول هرتزل تأكيد أهمية حل المسألة اليهودية للمصالح البريطانية فبعث بمذكرة بهذا الخصـــوص فى ٢٤ أكتوبر ١٩٠٢ الى لانزدون ــ وزير خارجية بريطانيا ــ ذكر فيها ((**٠٠ تمتلك انجلترا الآن فى جنوب شـــرقى البحر المتوسط مقاطعات خالية من السكان لا قيمة لها هى المنطقة الساحلية المؤلفة من العريش وشبه جزيرة سيناء ٠٠ هذه المنطقة يمكن أن تصبح ملجأ ووطنا لليهود المضـــطهدين فى جميع أنحاء العالم اذا ســـمحت انجلترا باقامة مستعمرة هناك ٠٠ وسيسير الاستيطان مبدئيا كما يلى :**

« تعطينا الحكومة البريطانية امتيازا للمقاطعات المطلوبة وعندما نمنح الامتياز تقرر الضرائب التى ستدفعها المســـتعمرة اليهودية للامبراطورية وعلى أساس هذا الامتياز ستؤسس شركة استيطان « الشركة اليهودية الشرقية » بمبلغ خمسة ملايين جنيه كرأسمال وتقوم هذه الشركة بالاستيطان حسب التخطيط . يذهب موظفون وفنيون وخبراء زراعة حالا الى هناك لتهيئة الطرق وسكك الحديد

---

(٩٩) مذكرة هرتزل الى لانزدون فى ٢٤ أكتوبر ١٩٠٢ ، يوميات هرتزل ، مرجع سابق ذكره ص ص ٢٤٧ ــ ٢٥٠ ، وانظر أيضا ، ملف وثائق وأوراق القضية الفلسطينية جـ ١ ص ١٣١ ــ ص ١٣٣ ٠

والموانيء لدراسة المساحات وتقسيمها ·· وتنظيم الهجرة اليها من أرجاء العالم ، وسيكون التوطين حسب أحدث مبادىء العلم والخبرة وسيكون رأسمال الشـــركة وجهود أوائل النازحين المختارين نواة المستعمرة .. ويجب أن يسند العمل ويقوى بمنح حقوق استعمارية حتى يقبل عليه اليهود المنبوذون والضعفاء والبؤساء »(١٠٠) ·

عرض هرتزل المفاوضات الجارية بخصوص مشروع الاستيطان اليهودى بشبه جزيرة سيناء، على المؤتمر الصهيونى السادس(١٠١) موضحا أنه قد اتصل فى أكتوبر ١٩٠٢ ببعض أعضـــاء الوزارة البريطانية واقترح عليهم منح الشعب اليهودى أرضا فى سيناء تمكنه من الاقامة بها · وأشار أولئك الرسميون لهرتزل أنه طالما أن الارض التى يطلبونها مصرية فلابد من التفاوض مباشرة مع الحكومة المصرية ، الا أنهم عرضوا استعدادهم لتزويده بكل التوصـــيات اللازمة والكفيلة بتحقيق هذا الغرض · وأرسلوا الى لورد كرومر توصية ليبحث بعين العطف الأمانى الصـــهيونية مع مستشارى الخديو(١٠٢) .

ولقد عرضت الحكومة البريطانية على هرتزل ايفاد بعثة فنية الى مصر لدراسة مدى صلاحية المنطقة لانشاء مستعمرات سكانية بها . وبادرت لندن بتزويد ممثل هرتزل فى مصر — جرينبرج — بالتوصيات اللازمة ، وكتبت وزارة الخارجية البريطانية الى لورد كرومر تطلب منه مساعدة البعثة الفنية على القيام بمهمتها بالاتصال بالسلطات الانجليزية وبحكومة الخديو(١٠٣) .

وصلت البعثة الفنية الصهيونية الى مصــــر فى آخر يناير

---

(١٠٠) مذكرة هرتزل الى لانزدون فى ٢٤ أكتوبر ١٩٠٢ ، يوميـات هرتزل مرجع سـابق ذكره ص ٢٤٧ — ص ٢٥٠ · وانظر أيضـــا : ملف القضـية الفلسطينية ط ١٠ ص ١٣١ — ص ١٣٣ ·

(١٠١) عقد هذا المؤتمر فى مدينة زوربك فى شهر أغسطس ١٩٠٣ ·

(١٠٢) ابراهيم غالى ، سيناء المصرية ص ٢٦٩ ·

(١٠٣) المرجع السابق ·

١٩٠٣ ثم توجهت بعد ذلك لشبه جزيرة سيناء ، وكان جرينبرج مندوبا للدكتور هرتزل الذى تولى تفاصيل المفاوضات مع السلطات المصرية والانجليزية(١٠٤) ، ولقد زود ساندرسون Sanderson ـ وكيل وزارة الخارجية البريطانية الدائم ـ البعثة بالتوصيات اللازمة الى لورد كرومر ، وأرسل فى نفس الوقت برقية أخرى الى لورد كرومر يوصيه فيها بتلبية رغبات هرتزل(١٠٥) . ومكثت البعثة فى سيناء قرابة شهر وأهم ماجاء فى تقريرها أنها رأت تقسيم سيناء الى خمس مناطق ، وقدر عدد سكانها بحوالى ستة عشر الفا(١٠٦) . وكانت هذه البيانات الواردة فى تقرير البعثة الصهيونية غير صحيحة ، فقد كان لليهود مصلحة فى التقليل من عدد سكان شبه الجزيرة وترويج فكرة أنها خالية من الآدميين . فقد بلغ عدد السكان فى هذه الفترة حوالى ٤٨٠٠٠ نسمة(١٠٧) . كما تميزت بيانات التقرير بالتحفظ الشديد ووضعت عباراته بطريقة تهدف الى التقليل من امكانات شبه الجزيرة ، دون اغلاق الباب أمام امكان استغلالها بقصد تبرير التقدم بطلب الامتياز وابعاد الشبهات بأن هذا الطلب سياسى فقط . ونفى التقرير نفيا قاطعا وجود أى أثر للبترول والفحم(١٠٨) . وجاء بالتقرير أن الزراعة ممكنة فى المناطق التى قد يتوفر فيها المياه أو عن طريق توصيل مياه النيل أسفل قناة السويس عبر سحارات . وامكانية استغلال سيناء

---

(١٠٤) انتهت البعثة من اعداد تقريرها بالاسماعيلية فى ٢٦ مارس ١٩٠٣ راجع تفاصيل تقرير القومسيون الفنى الصهيونى عن أحوال سيناء وصلاحيتها فى استيطان مستعمرات يهودية بها والمشروعات التى يمكن تنفيذها لهذا الفرض فى الوثيقة رقم ٨ المنشورة بالمرجع السابق ص ص ٣٧١ ـ ٣٧٩ .

(١٠٥) ابراهيم غالى ، المرجع السابق ص ٢٧٩ وراجع الوثيقة رقم ٥ بالمرجع نفسه ص ٣٦٥ .

(١٠٦) المرجع السابق ص ٣٧١ ـ ٣٧٩ ، ٣٧١ ـ ٣٧٢ .

(١٠٧) نعوم بك شقير ، تاريخ سيناء القديم ١٩١٦ ص ١٢٨ ، ص ١٨٢ ، ص ١٢٩ ، وانظر أيضا : ابراهيم غالى ، سيناء المصرية ص ص ٢٧٢ ـ ٢٧٣ .

(١٠٨) ابراهيم غالى ، سيناء المصرية ص ٢٧٤ .

بزراعتها بالمحاصيل المختلفة . كما تضمن التقرير تحديد المناطق الملائمة التى يطلب من الحكومة المصرية التنازل عنها لصالح الصهاينة ، **وعينت الحدود كالآتى :**

البحر المتوسط شمالا والحدود التركية شرقا ، مساقط مياه وادى العريش ومرتفعات التيه جنوبا وقناة السويس وخليجها غربا (١٠٩) .

وهكذا يرى الباحث أطماع الصهيونية فى قناة السويس بجعلها الحد الغربى لمستعمرتها المقترحة فى شبه جزيرة سيناء ، حتى تنقض على القناة فى الوقت المناسب . وكما رأينا (١١٠) عندما باتت أطماعهم واضحة فى استغلال الجانب الآخر من سيناء لشق قناة أخرى من البحر المتوسط حتى خليج العقبة « قناة اسرائيلية » وبذلك تكون مملكتهم بين قناتين : قناة السويس غربا والقناة الاسرائيلية شرقا . كذلك الطريق الى فلسطين والقدس مفتوح ، فالامبراطورية العثمانية فى طريقها الى الزوال ان عاجلا أو آجلا . هذا علاوة على أن سيناء ستجذب اليهود من كل العالم لما لها من تراث روحى تهفو اليه نفوس الملايين من اليهود .

ويعلق البعض على ما جاء بتقرير اللجنة الفنية الصهيونية بخصوص استخدام الفلاحين المصريين : « ان بدء الأعمال يتطلب أن يقوم به الفلاحون المصريون لانهم أكثر تأقلما على المناخ . ولميذكر ان كان المطلوب أيضا الالتجاء الى السخرة لايواء اليهود فى تلك الأرض المصرية . ولاشك أن واضعى التقرير فكروا ضمن ما فكروا فى الظروف التى أحاطت بانشاء قناة السويس ورأوا امكانية اعادتها لصالح اليهود بعد أن ارتدوا ملابس الانجليز »(١١١) .

---

(١٠٩) راجع نص التقرير بالوثيقة رقم ٨ المنشورة بالمرجع السابق ص ص ٣٧٧ — ٣٧٨ .

(١١٠) انظر ص ٩٩ من هذا الفصل عن القناة الاسرائيلية .

(١١١) ابراهيم غالى ، المرجع السابق ص ٢٧٥ .

لم يقتصر الصهاينة فقط على التقرير الفنى لتنفيذ المشرو
وانما قاموا بصياغة المشروع صياغة قانونية محكمة تكملة للنواحى
الفنية تملؤهم آمال خضوع الحكومة المصرية لمطالبهم نتيجة للضغط
البريطانى ، وعلى ما يبدو كانت فى أذهانهم أحداث نصف قرن
مضى عندما حصل دى لسبس على امتياز شركة قناة السويس

وأورد هنا بعض بنود مشروع الامتياز الذى وضعه هرتزل
لعرضه على الحكومة المصرية(١١٢) :

بند ١ :

تمنح الحكومة المصرية الدكتور هرتزل أو الشركة التى
يؤسسها حق « احتلال » الأرض الكائنة شرق قناة السويس
واستعمارها ويحدها من الشمال البحر المتوسط ومن الشرق الحدود
العثمانية ، التى تكون معترفا بها بلا نزاع وجنوبا الخط درجة
٥٢٩ ش ٠

بند ٢ :

يمنح الامتياز لمدة ٩٩ سنة ٠

بند ٤ :

يصبح المستعمرون القادمون الى المنطقة عن طريق الشركة من
الرعايا المحليين ٠

بند ٧ :

يصرح للشركة بانشاء الموانىء والمناطق التابعة لها ، ومد
خطوط المواصلات ، كالطرق والسكك الحديدية وخطوط التلغراف
والتليفون(١١٣) ٠

---

(١١٢) راجع نص مشروع الامتياز بالوثيقة رقم ٩ المنشورة بالمرجع
السابق الذكر ص ص ٣٨١ — ٣٨٢ ٠

(١١٣) المرجع السابق ص ص ٢٧٧ — ٢٧٨ ٠

بنـــد ٨ :

للشركة الحق فى تحصيل رســوم الموانى ، والمنائر الا من البواخر التابعة للحكومة المصرية .

ويلاحظ أن هرتزل كان قد تخيل انشاء ميناء جديدة على بحيرة « سيربونيان » «Serbonian Lake» - بحيرة البردويل حاليا - والتى تقع شرق بورسعيد(١١٤) وعلى هذا كان هرتزل يأمل فى انشاء مستعمرة تنافس بورسعيد ، وقاعدة تحت العلم المصــرى للهجوم الصهيونى على الامبراطورية العثمانية(١١٥) .

وبدأت المباحثات فى مصر مع لورد كرومر ، وظنت البعثة أن كسب المبعوث البريطانى الى جانب الآمال الصهيونية جدير بحمل الحكومة المصرية على الموافقة عليها .

ويرى الباحث أنه ليس من المعقول تسليم كرومر ســيناء للصهيونية ، وكان قد خاض منذ عشــر ســنوات مضت معركة دبلوماسية مع السلطان العثمانى والدبلوماسية الفرنســية لاعادة سيناء للادارة المصرية كما كانت من قبل أن يرضخ للضــغوط الصهيونية من جانب وحكومته من جانب آخر .

وعلى هذا بعث كرومر الى حكومته برفض المشــروع ، فقد أرسل تقرير « وليام جارستن » «William Garstin» - وكيل وزارة الاشغال بالحكومة المصرية - وكذلك أرفق به خطاب وزارة الخارجية المصرية الى جولد سميث Gold Smith - ممثل هرتزل فى مصر بعد سفره - ويمكن ايجاز أهم النقاط التى جاءت بتلك التقارير ، وهذه المراسلات لتنفيذ آراء الخبراء اليهود بخصوص استيطانهم ســيناء :

بالنسبة لامداد سيناء بالمياه من النيل لتمر أسفل قناة السويس عن طريق سحارات رأى وليام جارستن أن هذه الفكرة غير علمية ،

---

(١١٤) Farnie, Op. Cit., P. 469

(١١٥) Ibid.

وأنه على فرض أن التكاليف الباهظة ليست فى الحساب وأنه من الممكن تحمل تلك النفقات فانه سيظل اشكال توزيع المياه الصيفية قائما ، علاوة على تعارضه مع مصالح ملاك الاراضى من المصريين وان هذا المشروع سيزج بالحكومة المصرية ـ على غير ارادتها ـ الى التزامات مستقبلة قد يكون من الصعب عليها التنصل منها مهما كانت طبيعة التعاقد والحرص على عدم الارتباط(١١٦) .

مشكلة أخرى بخصوص امرار المياه أسفل قناة السويس عن طريق سحارات ، فان ذلك يستلزم الرجوع الى شركة قناة السويس ، ومن المشكوك فيه امكانية الحصول على موافقة الشركة ، ذلك أن تنفيذ ذلك يتطلب اغلاقا مؤقتا للقناة يمتد لعدة أسابيع(١١٧) . علاوة على أن ذلك يتطلب انفاق أرقام خيالية ومستحيلة وهذا يبدو غير ممكن(١١٨) .

وقد جاء بالرسالة التى بعث بها كرومر فى ٢٨ مارس ١٩٠٣ الى ساندرس ، يحذره من الدكتور هرتزل بقوله : « انه متحمس بلا داعى فاحذر من الارتباط معه بأى شىء أو التفاوض معه ، ان جولد سميث أكثر اتزانا فى التعامل معه »(١١٩) .

وفى رسالة أخرى بعث بها كرومر الى لانزدون ـ وزير الخارجية البريطانية ـ فى ١٤ مايو ١٩٠٣ ، أوضح كيف بذل جهده لسماع وجهات نظر الدكتور هرتزل ومن معه وطلب كرومر صرف النظر عن الموضوع(١٢٠) .

كما أكد كرومر فى رسالته أن أية معارضة للحكومة المصرية

---

(١١٦) راجع تفاصيل تقرير وليام جارستن فى الوثيقة رقم ١٠ المنشورة بكتاب : ابراهيم غالى ، مرجع سبق ذكره ص ص ٣٨٥ ـ ٣٨٨ .

(١١٧) Farnie, Op. Cit., P. 469.

(١١٨) Ibid.

(١١٩) ابراهيم غالى ، مرجع سبق ذكره ص ٢٨٢ .

(١٢٠) المرجع السابق ص ٢٨٥ .

لا ترجع الى شعور معاد لليهود ، بل يستند الى أنها لا ترى أية امكانية لنجاح المشروع وتشاركها فى الرأى كل الجهات المختصة ، سواء أكانت أهلية أم بريطانية . وترى نفسها مسئولة اذا ما شجعت هرتزل ومعاونيه على الاتفاق على مشروع خيالى قد يؤدى فشله الى المطالبات ضد الحكومة المصرية ، اذا ما اتضح أن الأموال التى أنفقت ذهبت سدى . لذلك ترى السلطات الامتناع عن تشجيع هرتزل على السير وراء أحلام لا يمكن تحقيقها ، ومن الأفضل افهامه أن باب المفاوضة بهذا الخصوص أقفل نهائيا(١٢١) .

وتطرق كرومر للجانب السياسى من المشكلة فأوضح أنه من الصعب التنبؤ بما ستؤول اليه الأحوال اذا ما نفذت مشروعات الدكتور هرتزل ذلك أنه من المشكوك فيه امكان التوفيق بينها وبين مصالح الباب العالى اذا ما سمح بهجرة أناس متعددى الجنسيات الى شبه الجزيرة لأسباب ومبررات هى قطعا ذات طابع سياسى وسيؤدى ذلك الى مضاعفة الصعوبات القائمة الآن(١٢٢) . وختم كرومر خطابه قائلا : « .. وفى حديثى مع الكولونيل « جولد سميث أشرت اليه بقوة وبكل حزم الى ضرورة حفظ الموضوع وآمل من سيدى اللورد أن يبلغ مثل هذا الرد الى الدكتور هرتزل عندما يلجأ اليكم كما هو متوقع »(١٢٣) .

وقد صدق حدس كرومر فعلا ، فقد تقابل هرتزل ثانية مع تشمبرلين فى (٢٣ أبريل ١٩٠٣) ودار بينهما حديث حول موضوع المستعمرة اليهودية بسيناء ، وأوضح له أن التقرير غير مشجع الا أن هرتزل تذرع بأن البلاد فقيرة ولكنهم سيخلقون منها شيئا ، فعرض عليه تشمبرلين « أوغندا » بدلا من شبه جزيرة سيناء ، الا أن هرتزل أوضح له قائلا : « انه يجب أن تكون فلسطين قاعدة لهم، لهذا فكروا فى العريش لوضع سياسة جذابة ، ولكنهم لا يفهمون

---

(١٢١) المرجع السابق ص ص ٢٨٥ — ٢٨٦ .
(١٢٢) المرجع السابق ص ٢٨٦ .
(١٢٣) المرجع السابق ص ٢٨٦ .

هذا فى مصر ، ولم أستطع أن أوضح الأمر لهم كما أفعل هنا ٠٠ لذلك اضطررت هناك أن أطلب تنازلا غير تام بسبب الحالة السياسية الراهنة ، وكان هذا التنازل ماليا فقط ، وهى بذلك صفقة خاسرة اذا فكرنا فى الأرض لأنه لا أحد يدفع ثمنا لمثل هذه البلاد ٠٠ لا أحد غيرنا ـ وذلك لأن لنا وراء هذا الدفع مطامع سياسية ، ويجب أن يكون واضحا أننا لن نضع أنفسنا تحت حكم مصرى ، ولكننا نريد حكما بريطانيا » ٠ وفى نهاية الحديث وعد تشمبرلين هرتزل أن يتكلم مع لانزدون حتى يكون هناك ضغط على كرومر ليسرع فى العمل(١٢٤) ٠

وكرر هرتزل بذل جهوده المستميتة لاحياء بحث مشروعه ، وللتأثير على كرومر والحكومة المصرية عن طريق الحكومة البريطانية حتى اذا احتاج الأمر للتوجه الى القاهرة لاعادة فتح باب المناقشة مع السلطات(١٢٥) ٠ وازاء هذا الالحاح ، رد وكيل وزارة الخارجية فى ١٩ يونية ١٩٠٣ على هرتزل بأن لانزدون يرى ابلاغه أنه عندما أرسل اليه كرومر قرار الحكومة المصرية مدعما بالحجج القوية ، فانه ليس من الرزانة التغاضى عنها ، وان كرومر اقتنع بصفة نهائية بوجاهة رأى الحكومة المصرية مما لا ينتظر معه الحصول على أية نتيجة مرضية ، من أعادة النظر فى القرار الذى اتخذته القاهرة ٠ وبناء عليه أبلغه أسف لورد لانزدون لعدم استطاعته التوصية بالضغط أكثر من ذلك على الحكومة المصرية ، لحملها على تغيير موقفها فى هذا الخصوص(١٢٦) ٠

---

(١٢٤) يوميات هرتزل ـ أنيس صايغ ص ص ٢٧٩ ـ ٢٨٢ تشمبرلين يعرض مشروع أوغندا على هرتزل مذكرة بتاريخ ٢٣ أبريل ١٩٠٣ ، وأنظر أيضا ملف القضية الفلسطينية مرجع سبق ذكره ص ص ١٣٥ ـ ١٣٧ ٠

(١٢٥) راجع نص الخطاب الذى أرسله هرتزل الى لانزدون فى ٥ يونية عام ١٩٠٣ وثيقة رقم ١٢ المنشورة فى كتاب ابراهيم غالى ، مرجع سبق ذكره ص ص ٣٩١ ـ ٣٩٢ ٠

(١٢٦) راجع رسالة لانزدون الى هرتزل فى ١٩ يونية ١٩٠٣ ـ وثيقة رقم ١٣ بكتاب ابراهيم غالى ص ص ٣٩٣ ـ ٣٩٤ ٠

وهكذا رفض عباس الثانى بمساندة كرومر — فى ١٧ فبراير ١٩٠٣ — منح اليهود سيناء ((كاســـــتعمار عن طريق التأجير))
a charter colonization
ووافق فقط على منحهم حقوقا بادارة مرافقهم . وفشل هرتزل فى الحصول على أية امتيازات من كرومر فى ٢٠ مارس ١٩٠٣ ، ونظر هرتزل اليه على أنه « أسوأ رجل انجليزى » قابله :

«The most disagreable English man» he had met.(١٢٧)

وعندما فشل هرتزل فى الحصول على سيناء اتجهت أنظاره صوب شرق أفريقيا فيما بعد(١٢٨) .

وهكذا انتهى أول اتصال للصهيونية مع الحكومة البريطانية حيث مات هرتزل — مؤسس الحركة الصهيونية — فى عام ١٩٠٤ ، وبقيت قناة السويس بعيدة عن التهديد والأطماع التى تعرضت لها عن طريق المســتعمرة اليهودية المقترحة في شــــرق القناة وظلت بورسعيد دون منافس(١٢٩) .

وهكذا يرى الباحث أن كرومر كان له فضل انقاذ شبه جزيرة سيناء ، المرة الأولى عام ١٨٩٢ من الدولة العثمانية والثـــانية (١٩٠٢ — ١٩٠٣) من أطماع الصهيونية ، ليس حبا فى مصر وانما دفاعا عن المصالح الحيوية للامبراطورية البريطانية المتمثلة فى تأمين قناة السويس من أى أخطار داخلية أو خارجية تتعرض لها ، وهو الهدف الأساسى من وجوده فى مصر .

كرومر واتفاقية الاستانة ١٨٨٨(١٣٠) الخاصة بقناة السويس :

ولم يقتصر دور كرومر على تأمين الحدود الشرقية لقناة السويس ، وانما كان لرأيه فى المسألة المصرية وقناة السويس وزنه

---

(١٢٧) Farnie, Op. Cit., P. 469.

(١٢٨) حسن صبحى ، التآمر الصيهونى ص ٢٧ .

(١٢٩) Farnie, Op. Cit., P. 470.

(١٣٠) راجع بالتفصيل موضوع تحديد المركز الدولي لقنــاة الســويس فى الفصل السادس من هــذا البحث .

وثقله فى الأوساط السياسية البريطانية . فها هو جرانفيل يطلب من كرومر فى صيف عام ١٨٨٣ التزام الحيطة والحذر فى تعامله مع الفرنسيين ، وخاصة فيما يتعلق بمشاعرهم وحساسيتهم بالنسبة لمصالحهم المالية فى مصر وقناة السويس . وكان جرانفيل يأمل التوصل الى اتفاقية معقولة مع دى لسبس حول هذا الموضوع .. وكان على جرانفيل – فى علاجه لهذه الأزمة الخاصة بقناة السويس – مواجهة أمرين :

الأول : تقديم امتيازات للحكومة الفرنسية ترضى كبرياءها وتكون مفيدة لها فى نفس الوقت .

الثانى : عدم اثارة الرأى العام البريطانى بعمله هذا .

وعلى هذا طلب جرانفيل من كرومر اقتراح ما يراه مناسبا للخروج من هذه الأزمة ، بعد أن يقوم بدراسة المشكلة دراسة متأنية وعلى الطبيعة . ووعد جرانفيل كرومر بأنه سيقوم بدراسة هذا الاقتراح ، الذى سيتقدم به كرومر ، بعناية شديدة من جانبه(١٣١) .

وقد ملكت المسألة المصرية ومشكلة قناة السويس كل فكر كرومر ، ولعل أصدق تعبير عن ذلك هو وصف سولسبرى لكرومر – فى الحديث الذى دار بينه وبين دى كورسيل (سفير فرنسا بلندن) – فى خريف عام ١٨٩٦ : « اذا كان العالم قد تساقط شتاتا حوله ولم يبق سوى مصر وحدها ، فان لورد كرومر لا يبغى أكثر من ذلك »(١٣٢) .

---

(١٣١) Granville to Cromer, No. 1, dated June 29, 1883, In. P.R.O., Cromer Papers. F.O. 633/7/1.

(١٣٢) «...... si le monde tombait en morceaux autour de lui et que l'Egypte seule fut conservee. Lord Cromer N'en demandrait pas d'avanage. De Courcel A Hanotaux., Lond, October, 1896, D.D.F.T. xll. 1ère serie. No. 469.

واذا كانت باريس فى صيف عام ١٨٨٥ هى مقر المناقشات والدراسات الخاصة بتحديد المركز الدولى لقناة السويس ، فان القاهرة هى الأخرى كان لها دورها غير المباشر فى التأثير على نصوص اتفاقية ١٨٨٨ · فلقد استعانت وزارة الخارجية البريطانية بمشورة لورد كرومر فى كثير من نصوص اتفاقية ١٨٨٨ ، وكانت آراؤه لها وزن كبير لدى الحكومة البريطانية ، واعتمدت عليها فى معظم اقتراحاتها التى قدمتها الى مؤتمر باريس ١٨٨٥ .

فعلى سبيل المثال عندما جرت محاولة اخضاع ترعة المياه العذبة ـ التى تغذى منطقة قناة السويس ـ للرقابة الدولية بحجة استمرار تدفق المياه فيها وتأمينها ، أبدى المندوب العثمانى تخوفه من أن تتجاوز لجنة باريس اختصاصها بمد أبحاثها لأقاليم خارجة عن منطقة القناة البحرية ، وبهذا تمس ملكية الدولة صاحبة السيادة على هذه الأقاليم · كما بين مندوب انجلترا أن المقصود بفروع القناة العذبة الفرعان المتجهان من الاسماعيلية شمالا لبورسعيد وجنوبا للسويس · ولكن دى لسبس(١٣٣) رأى أنه يلزم أيضا حماية المجرى الأصلى من جهة القاهرة ، لأنه بدونه يستحيل الحصول على المياه المطلوبة · وقرر مندوب انجلترا أن الرأى متفق على حماية القناة العذبة ولكن الخلاف فى كيفية الوصول لذلك · ورأى أنه يكفى النص على حصانة هذه القناة ، وهذا يؤدى الى صيانتها وعدم الاضرار بها ، وعارض فكرة أن يشمل الحياد ـ التى يراد بحثها بخصوص القناة البحرية ـ قناة المياة العذبة اذ لا يجوز تقرير حياد مجرى فى قلب مصر(١٣٤) ·

وأرسل جرانفيل الى كرومر يستشيره فى مسألة : (خطورة النص الخاص بقناة المياه العذبة » · ولكن كرومر طمأنه ، وأحاطه

---

(١٣٣) حضر دى لسبس هو ونجله فى ٢٠ أبريل ١٨٨٥ اللجنة الفرعية الخاصة ببحث مشكلة قناة السويس وذلك بناء على دعوة اللجنة الاستشارية فى موضوع قناة المياه العذبة ـ راجع :
Parl, Pap Egypt 19 (1885). Part. 2. Sitt of April 20, 1885.

(١٣٤) Ibid.

علما بأنه قد تشاور مع كل من نوبار باشا وكولونيل « سـكوت مونكريف » حول هذا الموضوع ، وأنه ليست هناك خطورة فيما جاء بمسودة الاتفاقية يخشى من اتخاذه ذريعة فى أعمال الرى(١٣٥) ٠

وعلى هذا تم التوصل فى اللجنة العامة ــ التى تبحث صياغة الاتفاقية الخاصة بقناة السويس ــ الى صيغة المادة الثانية التى تؤكد التزامات الخديو تجاه شركة قناة السويس فيما يختص بقناة المياه العذبة(١٣٦) ٠

كذلك هاجم كرومر مبدأ « تدويل القناة » الذى كان وراء المادة الثامنة من اتفاقية ١٨٨٨ التى هددت عمله فى مصر ٠ فقد كان يخشى من تكتل الدول لاعاقة سياسته فى مصر ، خصوصا وقد عانى كثيرا ــ كما رأينا ــ من الأزمة المالية المصرية(١٣٧) ٠

لذلك اعترض كرومر على ما جاء بالبند الثامن من الاتفاقية وخصوصا الفقرة الأخيرة منه والخاصة بحضور مندوب تعينه لهذا الغرض الحكومة العثمانية ، لأنه سيصبح من المحتمل جدا ــ فى نظره ــ مركزا للدسائس الداخلية فى مصر(١٣٨) ٠

وعلى أية حال لم يكن كرومر متحمسا لاتفاقية الاستانة ١٨٨٨، وأخبر سـولسبرى أنه ينظر اليها باعتبارها نوعا من « التهدئة لفرنسا » ، « وانه يرغب فى الحصول على بعض الامتيازات لمصر منهم كثمن لهذه الاتفاقية »(١٣٩) .

هذا ولم يكن خافيا على ساسة فرنسا دور كرومر فى المسألة المصرية وقناة السويس ، وتأثيره على مجريات الأمور سواء فى

---

(١٣٥) Baring to Granville, Cairo, May 18, 1885, P.R.O.F.O. 423/19/110.

(١٣٦) Parl. Pap. 19 (1885), Op. Cit., Sitting of June 4, 1885.

(١٣٧) راجع الفصل الأول من هذا البحث .

(١٣٨) Halbberg., Op. Cit., P. 307.

(١٣٩) I Would have liked to have got some Egyptian Concession from them as the Price of it cecli, salisbury., Op. Cit. Vol. P. 106 quoting salisbury's Papers. June 4, 1888.

مصر أم على القرار السياسى الذى تتخذه الحكومة البريطانية فى المسألة المصرية • لذلك نجد دى كورسيل يلح على سولسبرى طالبا مقابلة لورد كرومر ، الذى تعود قضاء اجازته الصيفية فى انجلترا كل عام • وحقق سولسبرى لكورسيل هذه الرغبة ، وقام كرومر ـ بناء على موافقة وزارة الخارجية البريطانية ـ بزيارة لكورسيل فى لندن فى صيف عام ١٨٩٦ ، ودار الحديث بينهما حول المسألة المصرية بصفة عامة ومسألة قناة السويس بصفة خاصة • وسأله كورسيل (بصفة سرية) عن السبب فى معارضته فى وضع اتفاقية ١٨٨٨ موضع التنفيذ ، ذلك أن سولسبرى ـ فيما يبدو ـ كان ميالا لسحب التحفظ البريطانى بالنسبة لهذه الاتفاقية بناء على رغبة روسيا(١٤٠) •

ورد كرومر بأنه لا يمانع فى أمر تنفيذ هذه الاتفاقية (١٨٨٨) ولكن المشكلة فى رأيه ، أن هذه الاتفاقية تحتوى على نصوص مختلفة تستدعى التحفظ عليها ، وأن اعتراضه الأساسى ينصب على « **اللجنة الدولية** » التى وردت بالاتفاقية ، المنوط بها الاشراف على تنفيذ المعاهدة والمؤلفة من مختلف القناصل ، وأن مثل هذه « **المؤسسة الدولية** » ـ على حد تعبيره ـ ستقوم فى مصر على هذا الأساس وسوف تصبح عندئذ بؤرة المؤامرات وستكون طقبة أمام حكومة البلاد ومصدر ازعاج حقيقى لها(١٤١) •

وأكد كورسيل ، فى رسالته الى هانوتو ، أن آراء كرومر فى المسألة المصرية لها النفوذ السائد بالنسبة للقرار الذى تتخذه الحكومة البريطانية(١٤٢) •

---

(١٤٠) De Courcel a Hanotaux, Lond. August, 13, 1896. D.D.F. 1ère serie. T. XII. No. 442.

(١٤١) Ibid.

(١٤٢) «...... L'on attache a Londris a l'opinion de» Lord Cromer, en tout ce qui concerne l'égypte, lui assure, dans ordre d'affaire», une influence preponderante sur les decisions du cabinet anglais ......».

وكذلك لم يؤمن كرومر بفكرة **حياد قناة السويس أو حياد مصر** ، وهاجم هذا الرأى بشدة فى كتابه (مصر الحديثة) · فذكر أن الساسة اعتقدوا فى وقت ما أن حل المسألة المصرية يكمن فى حياد مصر بأن تصبح بلجيكا الشرق ، وانتقد أولئك الذين يرون فى حياد مصر حلا للقطيعة المحتمل قيامها بين انجلترا وفرنسا بسبب مصر · وعلى أية حال فان مسألة حياد مصر ــ كما يذكر كرومر ــ لم تخرج عن مجرد النقاش الاكاديمى ، بينما حظيت مسألة حياد قناة السويس باهتمام أوربا ابان أحداث ١٨٨٢ ، ولكنها لم تأخذ صفة الاتفاقية الدولية الا فى أكتوبر ١٨٨٨ ، وفى هذه الاتفاقية استبدلت كلمة ((**حياد القناة**)) بكلمة ((**حـــــرية الملاحة فى قناة السويس**))(١٤٣) ·

وكان لكرومر دوره فى التأثير على سولسبرى لتأجيل النظر فى **أمر سحب التحفظ البريطانى على الاتفاقية ١٨٨٨** · وذلك على الرغم من رغبة سولسبرى فى ذلك واقتناعه بهذا الأمر نتيجة الظروف الدولية والموقف المعادى للروسيا وفرنسا فى هذا الأمر · فقد بعث سولسبرى الى كرومر برسالة يستطلع رأيه فى أمر سحب التحفظ على الاتفاقية ، وعما اذا كانت لدى كرومر أى اعتراضات على ذلك(١٤٤) ·

وعندما أثار خبراء البحرية البريطانية ، فى تقرير رفعوه الى لجنة الدفاع عن الامبراطورية C.I.D. ، وعن مسألة اعادة النظر فى اتفاقية ١٨٨٨ ابان أحداث الحرب الروسية ــ اليابانية ، بازالة أى التباس بالنسبة لمركز قناة الســــويس ابان الحرب ·

---

(١٤٣) Cromer, Modern Egypt., Op. Cit., Vol. 2. PP. 382 — 3.

وانظر أيضا : السيد حسين جلال ، الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس ص ٤٥٢ ــ ص ٤٥٤ ·

(١٤٤) Salisbury/Cromer. F.O. 24. 6.1 1896. F.O. 633/7 No. 177. Cromer Papers. P.R.O

وانظر بالتفصيل الفصل السادس ·

واقترحوا صياغة اتفاقية دولية جديدة تعترف بحق المرور للدول المتحاربة ، ولكنها ترفض الحرية المقيدة بحدود ، وضرورة تبسيط هذه القواعد بما يحقق المصـــالح البريطانية · وأن تقوم وزارة الخارجية البريطانية بدراسة مدى احتمال التوصل الى اتفاقية دولية على هذا الأساس(١٤٥) ·

وعلى أية حال فان كرومر قد تعاطف مع آراء خبراء البحرية البريطانية وقبل مبدأ اعادة النظر فى اتفاقية ١٨٨٨ وذلك بعد انتهاء الحرب الروسية ـ اليابانية(١٤٦) ·

دور كرومر فى الاتفاق الودى ١٩٠٤ :

وامتدت جهود كرومر ببراعة وحنكة سياسية لتشمل الأوضاع الدولية متمثلة فى الصراع الدولى الذى واجهته الحكومة البريطانية ـ غداة احتلالها لمصر ـ وقادته فرنسا ، التى ما لبثت منذ عام ١٨٨٢ تشهر السكين فى وجه انجلترا فى كل مكان وتقيم العقبات القوية فى وجه السياسة الاستعمارية البريطانية(١٤٧) ·

وكان لكرومر دوره الرائد فى انهاء هذا الصراع (الانجليزى ـ الفرنسى) فى مصر وفى أماكن أخرى من العالم · وقد وصف « لورد زيتلاند » (Zetland) ـ كرومر ـ بأنه مهندس الاتفاق الودى بين انجلترا وفرنسا عام ١٩٠٤(١٤٨) · ومنذ ذلك التاريخ

---

(١٤٥) CAB, 38/9/43. a Memorandum to C.I.D. about the international status of S.C.P.R.O.

(١٤٦) Ibid.

(١٤٧) حسـن صبحى ، اتفاقات حوض البحر المتوسـط (فبراير ـ ديسمبر ١٨٨٧) ـ مجلة الجمعية المصريـة للدراسـات التاريخية ـ المجلد ١٩ (١٩٧٢) ص ١٧٢ ·

(١٤٨) راجع الفصل ٢٤ من كتاب Zetland, Lord Cromer, Op. Cit.

أحكمت انجلترا قبضتها على قناة السويس لمدى نصف قرن من الزمان .

كان التفاهم الفرنسي ـ الانجليزى الذى عاش من ١٨٥٥ حتى ١٨٨٢ ، قد انتهى فقد رأت فرنسا أن الاحتلال الانجليزى لمصر قد جعل التوازن الدولى فى البحر المتوسط أمرا مستحيلا وأصبح اشراف انجلترا تاما على شرقى ذلك البحر وعلى الطرق المائية والبرية الموصلة للهند والشرق . وبذا لم يعد لفرنسا مركز مساو أو قريب من مركز انجلترا فى الشرق الأدنى ، حيث كانت فرنسا تؤمن بتفوق الحضارة الفرنسية واللغة الفرنسية(١٤٩) .

وقد جعلت هذه الاعتبارات فرنسا تصمم على الجلاء كتعويض «a quid pro quo» لأى تراض للشروط المالية لاتفاقية لندن وعارضت فرنسا تقديم المال من الاحتياطى ، لأى غرض يهدف الى تدعيم مركز انجلترا فى مصر ، مثل خزان أسوان وحملة انجلترا لاسترجاع السودان . وهكذا تحقق كرومر من أن أى حكومة بريطانية ليست مستعدة لأن تقوم الحكومة المصرية بالغاء بنود اتفاقية لندن المالية(١٥٠) ، وأخبر سولسبرى كرومر بضرورة عقد

---

(١٤٩) يبدو التنافس الحضارى بين اللغتين الانجليزية والفرنسية فى مطالبة الانجليز أن تكون اللغة الانجليزية لغة أساسية فى ادارة التحركات بشركة قناة السويس . وبعد أن سادت المصالح الفرنسية فى مصر وانتشرت اللغة الفرنسية فى الادارة . وكانت المحادثات والمراسلات بين الأوربيين والوزراء المصريين وكبار الموظفين تتم باللغة الفرنسية . وكانت المعرفة التامة باللغة الفرنسية مؤهلا ضروريا للموظفين الانجليز فى مصر . وبلغ النفوذ القوى للجالية الفرنسية فى مصر حدا يؤدى الى اسقاط أى قنصل فرنسى عام ، يبدى ضعفا فى مساندة وجهة نظرهم .

انظر : Marlowe., Op. Cit., P. 239.

وراجع أيضا : محمد مصطفى صفوت ، الاحتلال الانجليزى لمصر وموقف الدول الكبرى ص ص ٧٤ ـ ٧٦ .

(١٥٠) راجع الفصل الأول .

صلات ود مع الفرنسيين ، اذا أراد أن يجد استرخاء لبنود اتفاقية لندن المالية (١٧ مارس ١٨٨٥) • وأوضح روزبرى أيضا لكرومر بجلاء ، أنه لن يساند أى اقتراح يرمى الى الحصول من الخزانة البريطانية على المال المطلوب لحملة السودان • وحتى فى نوفمبر ١٨٩٨ بعد حادثة فاشودا لم يكن سولسبرى مستعدا لتراكم الآلام على فرنسا بقبوله اقتراح كرومر وهو « أن الوقت قد حان لأن نخبر الفرنسيين بأن أسئلتهم واستفساراتهم المستمرة فى المسألة المصرية ، والتى تحملناها من قبل لا يمكن أن نتحملهـــا أكثر من ذلك »(١٥١) •

وأصبح واضحا لكرومر أن الثمن الذى يطلبه الفرنسيون هو الانسحاب • ولم يكن هذا الأمر ، بالنسبة لكرومر ، قابلا للتفاوض فلم يكن معنيا بتجهيز الانسحاب من مصر ، وانما كان يرغب فى « حرية مالية » من أجل جعل الاحتلال أكثر قبولا للمصريين(١٥٢) •

هذا وفى فبراير ١٨٩٦ حدث تقارب بين الدولتين فى المسألة المصرية ، فلقد أوضح كورسيل لسولسبرى فى عبارات عامة أن الحكومة الفرنسية ليست لديها الرغبة للمعارضة واتخاذ مواقف عدائية ضد الانجليز فى مصر ، وأنهم سيقنعون بتحديد موعد للجلاء وبتعيين نسبة أكبر من الفرنسيين فى خدمة الحكومة المصرية •• وأرسل سولسبرى بدوره ملاحظات كورسيل الى كرومر طالبا منه توضيح الأسباب التى يراها ضرورية لتواجد الحامية البريطانية فى مصر كضمان حيوى لتدعيم وصيانة شروط التوازن والأمن التى نجح كرومر فى اقامتها بمصر • ورد كرومر موضحـــا الأسباب الضرورية الرامية الى استبقاء حامية بريطانية بمصر فى الآتى :

١ ـ وجود عناصر الاضطراب وعدم النظام •

٢ ـ عدم قدرة الطبقة الحاكمة المصرية •

---

(١٥١) Marlowe, Op. Cit., P. 242.

(١٥٢) Ibid.

٣ — استبداد الخديو .

٤ — عدم القدرة على الاعتماد على جيش اسلامى من المسيحيين .

٥ — تفشى الجهل بين السكان .

٦ — وجود أعداد كبيرة من الأوربيين لهم نفوذهم القو يعتمد على التنافس الدولى ، ولا تظله ادارة صحيحة .

٧ — وجود أخطار على الحدود لا يمكن تجاهلها .

وأضاف كرومر فى خطابه لسولسبرى : « انه اذا الجيش البريطانى من مصر فيجب الاعتماد كلية على شـ هما : الخديو والقنصـل العام . والموظفون الانجليز ا مقدورهم أن يصبحوا بمثابة حاجز «breakwaters»، ولكـ أيضا يستمدون سلطتهم ونفوذهم فى النهاية من القنصل العـ يستمد سلطته من حكومته . أما الخديو فصبيانى المزاج ، الصفات الضرورية التى تؤهله لقيادة بلده أو أى بلد آخر تظهر — عقب انسحابنا من مصر — حركة مناهضة للخدي قليلا أو كثير على مبادىء عرابى . كما لا يوجد فى العائلة ا من له مزايا تفوقه »(١٥٣) .

ثم يتساءل كرومر : « هل نفوذ القنصل العام البريط مصر تسانده حكومة انجلترا ، بكاف لتأمين دفع عجلة بدون ثقل مساندة قوات الاحتلال . ورأى كرومر أن النفوذ الـ فى الموقع مع مساندة لندن معنويا ليس بكاف لمنع الانهيار أو الانقسام التدريجى المحتمل للحكومة المصرية(١٥٤) .

ولكن كرومر كان يعلم أن هذه الحجج ، التى ساقها لسـ لن تجدى فتيلا ، اذا كان قد رأى فرصة حقيقية لاتفاقية مـ

---

(١٥٣) e, O. Cit. PP. 242 — 243.

(١٥٤)

تساعده على فتح باب الاختيار أمامه على رقعة الشطرنج الأوربية(١٥٥) • وعلى هذا أخبر كرومر سولسبرى بتبنى الخط العام لاتفاقية درمندوولف ، التى لم تتحقق ، (أى حق العودة) اذا تمت مخاطر الجلاء • ولن يوافق الفرنسيون على حقنا فى العودة فيما عدا اذا كان لهم حق تحديد ذلك والحكم بضرورة العودة •

ثم أخذ كرومر يعدد لسولسبرى مواقف الفرنسيين العدائية ومشاكلهم فى مصر مثل تأخير بناء سد أسوان بسببهم ، ولو وضعت المبالغ فى أيدى الحكومة المصرية لكان العمل قد بدأ منذ سنوات • ان ما يريده كرومر فى مصر هو « حرية التصرف المالى » واذا لم يكن الفرنسيون مستعدين لقبول مبدأ الحرية المالية ، فلن يكون لهم مزايا ادارية تمنح لهم بمعرفتنا • وأوضح كرومر أنه يجب اخطار الفرنسيين بوضوح باعترافنا بتعهدنا بالجلاء وأنه ليست لدينا الرغبة فى البقاء ، ولكن المشكلة فى وضع الحكومة المصرية على قدميها قد أثبتت صعوبة كبيرة أكثر مما كان مقدرا فى بادىء الأمر • ولذلك لا يوجد أمل حاليا فى سحب الحامية البريطانية ، وحيث ان انجلترا لا توافق على اعادة المراقبة الثنائية فيمكن بحث اتفاق مؤقت Modus Vevendi وان الأسس لهذا الاتفاق تكون :

(أ) الحرية المالية للحكومة المصرية تعمل بمساعدة مستشارين انجليز •

(ب) منح بعض الموظفين الفرنسيين مراكز رغم كونها تابعة الا أنها يجب أن تكون ذات أهمية(١٥٦) وان مقترحات كرومر هذه : تأجيل غير محدد للجلاء وحرية مالية للحكومة المصرية ، كانت الاساس فى الاتفاق الودى الذى عقد بعد ذلك بثمانى سنوات (١٩٠٤)(١٥٧) .

---

(١٥٥) Ibid

(١٥٦) Marlowe., Op. Cit., PP. 244 — 245.

(١٥٧) Ibid P. 245.

بدأت المفاوضات بين انجلترا وفرنسا لتسوية المسائل المتنازع عليها فى صـــيف ١٩٠٣ ، وكان لموقف كرومر واعتدال لانزدون ومرونة دلكاسيه أثر كبير فى نجاح هذه المفاوضـــات فقد جرت مشاورات جادة بين لانزدون وكرومر (١٩٠٣) الذى كان فى لندن فى أواخر الصيف ـ قدما ما تريده الحكومة البريطانية فى مصر وما هم مستعدون للتسليم به لهم فى مراكش(١٥٨) .

وكان كرومر قد أرسل الى لانزدون (يوليو ١٩٠٣) مظهرا استحسانه لعرض دلكاسيه للصفقة المصرية ـ المغربية ، بل وكان يخشى تراجع دلكاسيه(١٥٩) .

أما فيمـــا يختص بمصـــر فقد أعلن لانزدون أن الحكومة البريطانية ليست لديها الرغبة فى تغيير مركزها السياسى أو اثارة مسائل تؤثر على مركز انجلترا الدولى هناك ، وان ما يريده هو اعتراف الحكومة الفرنسية بدوام الاحتلال البريطانى والســماح للبريطانيين والحكومات المصرية بتمويل كل الدين المصرى والغاء الادارة الدولية للسكك الحديدية .

وفيما يختص بمراكش فان حكومة انجلترا كانت مســتعدة للاعتراف بسيادة النفوذ الفرنسى هناك شـــريطة أن تظل حقوق بريطانيا كما هى وأن يحيد ساحل البحر ويتم التوصل الى اتفاق حول حقوق أسبانيا هناك(١٦٠) . وفى الاطار الطبيعى للمساومات الدبلوماسية عارضت الحكومة الفرنسية ، لأنه طلب منها الكثير فى مصر بينما تقدم القليل فى مراكش ، وكانت هناك مشاكل وصعاب فى الرأى العام فى كل من فرنسا وانجلترا ومعارضة شعبية لها

---

(١٥٨) Ibid. PP. 247 — 8, of. Lansdow/Monson, 7/0/963.
Braitish Docunets. II. P. 517 — 8.

(١٥٩) حســن صبحى ، التنافس الاستعمارى الأوربى فى المغرب ١٩٦٥ ـ ص ٢٣٠ .

(١٦٠) Marlowe., Op. Cit., P. 247.

وزنها لأى امتيازات تقدم للجانب الآخر الا أن لانزدون ودلكاسيه كان كلاهما مصمما على السير قدما شريطة أن يكون فى مقدورهما ادارة مساومات شاقة بما فيه الكفاية ، واستغل الفرنسيون لعبة الوقت «Playing it long» فقد أخبر كامبون دلكاسيه فى نوفمبر : « يجب أن تأخذ وقتا والا تبدى تعجلا فنحن فى موقف سيكون صعبا فالانجليز لهم مصلحة أكبر فى التوصل الى اتفاق معنا حول مصر ، أكثر مما أن نتوصل الى اتفاق معهم فى مراكش ، وسوف يصبحون عنيدين اذا ما أبدينا رغبتنا الشديدة فى الوصول بالاشياء الى نهايتها »(١٦١) .

وكان كرومر من جهة أخرى يحث لانزدون لاستعجال الأمور بقوله : « وفى الحالة الحاضرة فان الخطر يكمن بالسير ببطء » . كما أخبره فى أول نوفمبر أيضا : « وآمل بشغف أنك ستواصل المفاوضات بقوة فان هذه الفرصة المتاحة لنا الآن ليس من المحتمل أن تتكرر ويجب أن نتوصل الى تفاهم «To come to terms» وان أى اظهار للرغبة المفرطة للتوصل لذلك فاننا لا ننصح به بطبيعة الحال ، واعتبر هذا من وجهة نظرى أعظم الأعمال الدبلوماسية المهمة التى وضعت بين أيدينا منذ فترة طويلة ، ويجب ألا نفشل ، واذا قبلنا فان الفرنسيين سوف يحصلون على كل ما أرادوا منا ، ونحن سنحصل على قليل ولا نحصل على شىء منهم وعلينا أن نحقق هدفنا الرئيسى وهو اطلاق يدنا فى العمل فى مالية مصر والسودان »(١٦٢) .

ولارضاء فرنسا كان كرومر يرى الذهاب الى أبعد حد حتى لقد اقترح تغيير اسم فاشودا التى أصبحت رمزا لاذلال فرنسا(١٦٣) .

---

(١٦١) Cambon a Delcasse, 18.11.1903. D.D.F. 2 Serie T. Iv. P. 116.

(١٦٢) Cromer/Lansdoune, Cairo, 1-11-1903. F.O. 633/Cromer Papers. P.R.O.

(١٦٣) صفوت ، الاحتلال الانجليزى لمصر ص ١١٢ .

ورأى كرومر أن هناك مبدأين أساسيين بالنسبة لأية اتفاقية فى المستقبل مع فرنسا وهما :

(أ) الحرية المالية ٠

(ب) اعتراف فرنسى بالاحتلال البريطانى ٠

وكان كرومر فى هذا الوقت أكثر قلقا للتوصل الى اتفاقية حول هذا الموضوع أكثر من الحرية المالية ، لأن الاضطرابات من جانب المصريين كانت قد بدأت وشملت نسبة كبيرة وصاحب ذلك أيضا كراهية الخدبو وتزايد روح العداوة من جانب تركيا . كل ذلك تجمع ليجعل من المرغوب فيه تأمين مسألة قبول الاحتلال من جانب الدول الكبرى وعلى هذا يمكن حرمان الوطنيين والخديو والسلطان من استخدام سلاح قوى ضد الاحتلال ٠ وأن قبول فرنسا هو مفتاح الاتفاقية مع الدول الأخرى التى ستحرم ــ باذعان فرنسا الرسمى ــ من استغلال الظروف Chantage ٠ وكان كرومر عنيدا بالنسبة لضرورة قبول واضح لمسألة مركز بريطانيا فى مصر سواء من الجانب الرسمى أو الشعبى فى فرنسا(١٦٤) ٠ هذا وعندما ذهب جورست (المستشار المالى) الى لندن فى ديسمبر ثم بعد ذلك الى باريس للمساعدة فى بحث الجانب المالى للمفاوضات اقترح على كرومر أنه يمكن قبول أى شىء بطريقة غير رسمية ، ولكن كرومر أخبره ــ بحزم ــ أنه يود رؤية فشل المفاوضات بدلا من قبوله أى شىء أقل من مسألة الاعتراف الفرنسى الرسمى بالاحتلال البريطانى(١٦٥) ٠

وان النفوذ العظيم الذى استمتع به كرومر فى الحكومة البريطانية فى ذلك الوقت يمكن تصويره بوضوح عندما كانت الحكومة البريطانية تسأله رأيه ومشورته خلال المفاوضات ليس فقط فى موضوع مصر ولكن أيضا فى موضوعات أخرى ٠ وأن الخط

---

(١٦٤) Marlowe, Op. Cit., P. 249.

(١٦٥) Zetland, Op. Cit., P. 271.

البريطانى عن مصر فى شـــروطها وامتيازاتها أخذ بالكامل من مصـــر(١٦٦) ٠

كذلك كان المفاوضون الفرنسيون يعلمون مقدار نفوذ كرومر فى الحكومة البريطانية ويعرفون مقدار قلقه للتوصل الى اتفاقية حول مصر ٠ فاستفادوا من ذلك ، ففى منتصف يناير عندما كانت هناك صعاب حول مطالب فرنســـا فى غرب أفريقيا ونيوفوندلاند نجد القنصل الفرنسى العام بالقاهرة قد أخطرته حكومته طالبة منه رؤية لورد كرومر واخباره (كما لو أن ذلك من جانب السفير) : « ان التســـوية المقترحة للمسألة المصرية انما تتبع التعويض المثار حاليا »(١٦٧) ٠

وكان جورست قد أخبر كرومر بأن « الروح التى يفاوض بها كرومر حكومتنا ووزارة الخارجية تتسم بالجفاف الى أبعد حد(١٦٨) فهاهو كرومر يرسل ببرقية عاجلة الى لانزدون :

« اننى أميل الى الاعتقاد بأن مخاطر فشل المفاوضات خطيرة ٠٠٠ انها تستحق بعض التضحية لتجنب ذلك الفشل واننى أوصى بتسوية المسألة بسرعة لأن المفاوضات تسير ببطء »(١٦٩) ٠

ويعلق مارلو على هذه اللغة التى يتحدث بها كرومر بأنها لغة لا توجه من وزير خارجية الى سفير أو العكس(١٧٠) ٠

وأصـــر كرومر فى برقية له (١١ يناير) على اســـتمرار المفاوضات ومنح فرنسا امتيازات وأن قطع المفاوضات لكارثة يجب

---

(١٦٦) Marlowe, Op. Cit., P. 250.

(١٦٧) Bouliniere a Cogordan, 191-1-1904. D.D.F.T. IV 2ème se. P. 274.

(١٦٨) Gorest to Cromer, 6.10.1904. Zetland , Cromer. Op. Cit. P. 280.

(١٦٩) Marlowe, Op. Cit., P. 250.

(١٧٠) Ibid.

ان يلقى فى روع فرنسا أن الامتيازات التى سنقدمها لفرنسا فى مصر تفوق بكثير تلك التى ستقدم لنا فى مراكش »(١٧١) ·

واستمرت المفاوضات حتى ابريل ، وكانت هناك صعاب حول نيوفوندلاند ، وحاول دلكاسيه عدم الالتزام بأى اعتراف رسمى بالاحتلال الانجليزى ، وقد أصر لانزدون على ذلك بناء على اصرار كرومر حول هذا الموضوع فقد أخبر كامبون : « لايمكن أن نذهب الى البرلمان دون اعتراف على الأقل أن الحكومة الفرنسية تعترف بدوام احتلالنا لمصر »(١٧٢) ·

وقعت الاتفاقية فى ١٨ ابريل ١٩٠٤ · وكانت الاتفاقية الى حد كبير من انجازات فلورد ساندرسن (Sanderson) – وكيل وزارة الخارجية البريطانية الدائم – الذى كتب يقول : « ان سبب النجاح الحقيقى لانجاز الاتفاق الودى انما يرجع الى القلق الذى أبداه كرومر من أجل ضرورة التوصل الى ترتيبات مع فرنســـا مساعدة على وضع المالية المصريةعلى أساس مرض، وتمهيد الطريق لالغاء الامتيازات الاجنبية. وكانتالاقتراحات الخاصة بالماليةالمصرية هى النواة التى نبعت منها الاتفاقيات الأخرى»(١٧٣) . وغداة توقيع الاتفاقية الودية بعث لانزدون برسالة الى مونسون Monson ذكر فيها : « من وجهة نظر بريطانيا لا يوجد حدث شهير فى التاريخ الحديث مثل ذلك الحدث الخاص بانشـــاء نمو تدريجى للنفوذ البريطانى فى مصر · ان احتلالنا للبلد قد نظر اليه بادىء الأمر على أساس أنه مؤقت ولقد أصبح الآن بحكم قوة الظروف راسخ البناء »(١٧٤) . أما أثر الاتفاقية على مصر من وجهة نظر انجليزية بحتة والتى اهتم بها كرومر فى المقام الاول فتمثلت فى الآتى :

---

(١٧١) Boulinier a Delcasse., 21 Jan. 1904. D.D.F.T. IV No. 201 footnote.

(١٧٢) Marlowe, Op. Cit., P. 250.

(١٧٣) Marlowe, Op. Cit., PP. 252 — 253.

(١٧٤) Ibid. P. 253.

١ ـ حصول مصر عمليا على حكم ذاتى كامل ، أو بالأحرى تعرضت لادارة بريطانية لا يمكن اعاقتها سواء بالنسبة لماليتها أو ادارات السكك الحديدية وموانيها وادارة ديونها ٠

٢ ـ ضمنت الحكومة البريطانية اعترافا فرنسيا رسميا بالاحتلال البريطانى لمصر ووضعت نهاية للمشاورات الفرنسية التى استمرت من الغاء المراقبة الثنائية فى مطلع ١٨٨٣ ، ومنذ ذلك الوقت لم تأت المعارضة للاحتلال من جانب الدول الكبرى وانما جاءت من جانب الحركة الوطنية المصرية . وهكذا حصل كرومر على استقلال بمالية مصر وقبول دولى بالاحتلال(١٧٥) ٠

وعلى ذلك فالمسألة المصرية بما لها من وزن وثقل بسبب قناة السويس قد حركت المسائل الاستعمارية على مستوى العالم بين الدولتين (انجلترا وفرنسا) ٠ وكانت فرنسا تعلم أن المساومة كبيرة فيما بينهما ، فالانجليز لهم مصلحة أكبر من فرنسا للتوصل الى اتفاقية معهم فى مصر ٠ أكثر مما لدى فرنسا فى مراكش ٠ وان قناة السويس قد أعطت مصر وزنا وثقلا دوليين وأهمية فى المسائل الاستعمارية ، فاستفادت فرنسا من ذلك كل الاستفادة عندما حصلت على المغرب فى تسوية للمسائل الاستعمارية بينهما ، والمغرب المفتاح الغربى لحوض البحر المتوسط ومصر المفتاح الشرقى لهذا الحوض ٠ لهذا جرى التنسيق الاستعمارى بين البلدين بعد طول صراع بينهما ٠

دور كرومر فى تأمين القناة من أخطار الجبهة الداخلية :

واذا كان كرومر قد نجح فى تأمين قناة السويس من الاخطار الخارجية بتصديه للسلطان والحركة الصهيونية والدول الأوربية الراغبة فى تدويل قناة السويس ـ كما رأينا ـ فانه قد نجح أيضا فى تأمين قناة السويس من أخطار الجبهة الداخلية المتمثلة فى

---

(١٧٥) Ibid.

الحكومة المصرية بزعامة الخديو والحركة الوطنية ، وذلك عن طريق احكام قبضته الحديدية على هاتين القوتين .

(أ) موقف كرومر من الخديو :

وكما نعلم فقد جاء كرومر الى مصر لتنفيذ المخطط الذى وضعته الحكومة البريطانية لاحكام قبضتها على مصر وقناة السويس ، وتولى كرومر تنفيذ هذه السياسة ، والتى سبق أن فصلناها فى الفصل الأول . ولكن بمجيء عباس الثانى الى الحكم فى أوائل عام ١٨٩٢ اختلت تلك العلاقة وتعرضت خطة الحماية المقنعة للفشل(١٧٦) . فقد خشى كرومر أنه اذا شق الخديو الجديد عصا الطاعة فان الحماية البريطانية المقنعة على مصر قد تنهار كلية . وعندئذ تتعرض مصالح بريطانيا الحيوية فى مصر المتمثلة فى قناة السويس لخطر عظيم(١٧٧) .

وتبدو هذه المخاوف بوضوح فى الرسالة (السرية) التى بعث بها كرومر الى روزبرى (٢٨ يناير ١٨٩٣) موضحا له أن المنهج الذى سار عليه « طيلة السنوات العشر الماضية ، أصبح معرضا للانهيار » ، وأبدى شكه فى اعادة الأمر الى ما كان عليه ، فالمشكلة حساسة وتحتاج الى توجيه وقيادة ماهرة تعتمد أساسا على شخصيتين : الخديو وقنصل بريطانيا العام . ويؤكد كرومر قائلا : « ومع توفيق كنت سيد الموقف ، وكنت بشكل عام أستطيع

---

(١٧٦) عاش كرومر السنوات العشر السابقة مع الخديو توفيق فى سلام ، لذا نجد كرومر يثنى على الخديو توفيق فيذكر أنه لم يحدث طوال السنوات العشر من حكمه أن اختلف معه ، ورغم أن توفيق لم يسبق له زيارة أوربا قط ، الا أنه كان يعرف مصر جيدا وطبيعة المصريين وان كل آرائه عن شئون الادارة فى مصر كانت جديرة بالاحترام فى نظر كرومر . راجع :
Cromer, Abbass II., PP. 66 — 67.

(١٧٧) Mansfield., Op. Cit. Cit., P. 153.

منع الأزمات ولم أستطع عمل ذلك الآن لأن يدى مغلولتان بالتعامل مع هذا الصبى العنيد »(١٧٨) .

وكان عباس الثانى شابا ، ليست له الخبرة الكافية بمجريات الأمور . واعتقد فى مطلع حكمه وتحت تأثير من مستشاريه الذين زينوا له التمتع بالسلطة الكاملة وتخطى ارادة المعتمد البريطانى أنه سيحظى بتأييد السلطان وفرنسا ومن ورائهما الروسيا(١٧٩) . ذلك الانطباع الذى شعر به الخديو من الصحافة الفرنسية فى مصر والقنصل الفرنسى والدوائر السياسية الفرنسية ، كذلك خطأ اعتقاده بأن عودة جلادستون للسلطة فى انجلترا (أغسطس ١٨٩٢) قد تقوى مركز الخديو . ذلك أن خطب جلادستون ، كما نعرف وهو خارج الحكم كانت تهاجم الاحتلال الانجليزى لمصر(١٨٠) .

وكان عباس جريئا ، واسع الأمل ، « مصريا بحتا » ـ كما حكم عليه كرومر منذ لقائهما الأول ـ وتركزت حوله الآمال الوطنية فى مطلع حكمه ، قام بتغيير الحاشية التى أحاطت بوالده ممن استشف تواطؤهم مع المحتل وتودده الى الشعب وبثه روح الكراهية للانجليز فى قلوب المصريين فأحبه المصريون واستبشروا به خيرا لدرجة اعتقد معها كرومر أن المبادىء العرابية قد عادت للظهور تحت اسم جديد هو لقب الخديوية ، وأن الحالة قد عادت الى حد

---

(١٧٨) « ...... The system under which we have been working for the last ten years has been rudely shaken, if not altogether Shattered ... It depend mainly on the tact and moderation of two people-the khedive and the English cnosul-General. With Tewfik I was so far master of the situation that I could generally prevent a crisis. I can do so no longer. At any moment I may have my hands forced by this hod-headed boy».
Cromer to Rosebery., Cairo, January 28, 1893. Secret.
CAB, 37/33/20. P.R.O.

(١٧٩) احمد عبد الرحيم ، تاريخ مصر السياسى ص ١٩ ،
Mansefield, Op. Cit., P. 153.

(١٨٠) Ibid.

كبير الشبه بأحداث (١٨٨١ ــ ١٨٨٢) ، وتنبه كرومر لخطورة الموقف بعد تولى عباس الثانى ، وأعد للأمر عدته لاعطائه درسا يفهمه حقيقة الموقف فى مصر ومن أين تهب رياح السلطة(١٨١) .

وقد وصفه كرومر بأنه متهور ، وأن شجاعته انما هى « شجاعة جهل » «The Courage of ignoraurce» ، وأن طبيعته انتقامية وروحه استبدادية ولا يمكن الوثوق به : «Vindictive, arbitrary and untruthful» (١٨٢) .

ويذكر كرومر فى معرض تحليله لطباع وشخصية عباس الثانى : « ورغم تعاونى معه فى مطلع حكمه فقد ساعدته فى موضوع الفرمان وموضوعات أخرى ، الا أنه خلال غيابى فى فترة الصيف حدث تغير كبير لا أستطيع تعليله تماما ولكن السبب يرجع الى معارضة الموظفين الانجليز له ، وعدم احتماله أدنى معارضة ، مهما كانت بطريقة مهذبة : «However politely it is put» كما أنه يقسو فى معاملة أسرته ، ويحتقر بشدة والده ويسميه بالمتوفى : le defunt كما يبدى اعجابه الشديد باسماعيل باشا » وتبدو المشكلة من خلال عدم اعتقاد عباس الثانى بأن الوزراء موجودون لنصيحته ، وانما عليهم طاعة أوامره :

«The boy himself does not think that his ministers are there to advice him. but that they should implicitly obey his orders». (١٨٣) .

وقد أوضح كرومر فى رسالته هذه « أن الأمر يبدو صعبا ومعقدا ، وأن الأمور فى نهاية الأمر سوف تؤدى بنا الى صدام مع الخديو ، وأعتقد أننى يجب على الاستعداد لهذا الأمر ، فاخشى

---

(١٨١) أحمد عبد الرحيم مصطفى ، المرجع السابق ص ١٩ ، Mansefield, Op. Cit., P. 153.

(١٨٢) CAB. 37/33/20, Op. Cit., P.R.O.

(١٨٣) CAB., Op. Cit., 37/33/20 P.R.O.

ما أخشاه هو اضطراب الأمور هنا فى مصر ، وعلى هذا انتظر تعليمات عاجلة حول هذا الأمر • والذى يحتاج الى علاج سريع سواء من الناحية الداخلية أم من وجهة النظر الأوربية • وكما أوضحت فى برقياتى فان هناك سبيلين أمامنا اما سياسة التراجع Backwards Policy (ويعنى بها كرومر الجـــلاء عن مصر) وذلك سيؤدى الى انهيار كل ما بنته انجلترا ، وأن ذلك سيؤثر بلا شك على مصـــر والمصريين . واما ســياسة التقدم للامام (Forward Policy) وهذه تتضـــمن اتخاذ اجراءات قوية وحاسمة »(١٨٣) .

ويبدو من خطـــاب كرومر الى روزبرى أن الموقف خطير ويستدعى تدعيما لنفوذ كرومر فى مواجهة هذه الأزمات مستقبلا ويطلب مساندة حكومته فى هذا الصدد خاصة وأن الأمور قد بلغت حدا يشبه ما حدث فى الفترة الســـابقة مباشرة لاحداث الثورة العرابية »(١٨٥) .

الأزمة الوزارية ١٨٩٣ :

هذا الموقف الذى وصفه كرومر بالخطورة ، يعرف بالأزمة الوزارية • فبعد عودة كرومر الى مصـــر فى نوفمبر ١٨٩٢ من الخارج ، وجد تغيرا فى مشـــاعر الموظفين الانجليز فى مصر واحساسهم بعداوة الخديو عباس الثانى نحوهم وللنفوذ الانجليزى، ورفضه الاستماع والاسترشاد بالنصائح الانجليزية • ولم يظن كرومر أن التغيير فى الموقف الداخلى مرده تغير الحكومة فى انجلترا وانما سببه « لهجة الخديو الطائشة » والمحيطون به ، ومجموعة من التصرفات الصغيرة من الخديو عديمة الاهمية ، والتى أعطت فى مجموعها انطباعا سيئا ، مما دعا كرومر الى وصــف الخديو بأنه « متهور وعنيد » Impulsive and head strong (١٨٦) •

---

(١٨٤) Ibid.

(١٨٥) Ibid.

(١٨٦) Memorandum as to the Course of Events in Egypt CAB 37/33/17, January 31, 1893. P.R.O.

ومما زاد فى ضيق وغضب عباس الثانى نشر كتاب ملنر : « انجلترا فى مصر » والذى طبع فى ديسمبر ١٨٩٢ وتم نشره على مدى واسع فى القـــاهرة ، ونادى فيه بالحماية المقنعة باســـم المدنية(١٨٧) .

بدأت الأزمة الوزارية عندما مرض مصـــطفى فهمى(١٨٨) وســـاءت حالته الصحية وبحث الخديو عباس الثانى الاجراءات التى ستتخذ فى حالة وفاة رئيس الوزراء ، وبقى كرومر بمعزل عن ذلك ، واعتقد أن رياض باشا هو أصلح وزير ولكن الخديو **كان يكرهه وعارض فى تعيينه ورغب فى تعيين تيجران باشا** (وهو **أرمنى مسيحى) وكان كرومر يراه غير مناسب لأنه لا** يعرف العربية ولا التركية وغير متصل بالرأى العام المصرى ، وأن تعيينه سيقابل **بكراهية من الشـــعب ، وأخبره كرومر أن تعيين تيجران سيقابل** مقابلة سيئة سواء فى مصر أو فى انجلترا ، ونصحه بعدم اللجوء لذلك موضحا له أن مصطفى باشا يتماثل للشفاء وعلى هذا تختفى مشـــكلة البحث عن خليفة له ولاداعى لاثارتها ، علاوة على أن تيجران باشا قد نصح الخديو بالبحث عن شخص آخر غيره . ورأى كرومر فى موقف الخديو هذا محاولة منه لاظهار « استقلاله وقوة شخصيته » .

«a desire to show his own independence and strength of character».

---

(١٨٧) Farnie, Op. Cit., P. 455.

(١٨٨) كان مصطفى فهمى محافظا للاسكندرية حينما عزل اسـماعيل ، واســتمر يصعد سلم الترقى حتى صـار رئيســا للوزارة . وقد كون مصطفى فهمى مع كرومر جبهـــة مترابطـــة متعـاونة وظل مصـطفى باشـــا فهمى رئيســا للوزارة وظل خـادم كرومر المطيـع حتى اسـتقالة كرومر فى ١٩٠٧ ، أنظـر : Marlowe, Op. Cit., P. 224. ، حســن صبحى ، مشـكلة سيناء هامش ص ٦ ،
Marshal, J. E. The Egyptian Enigma 1890 — 1928. Lond 1928. PP. 66 — 7.

وقد أبرق كرومر فى ١٥ يناير ١٨٩٣ لحكومته موضحا لها أنه رغم تفاهمه مع الخديو (بأن مصطفى فهمى يتماثل للشـفاء فلاداعى لتعيين خلف له) ، الا أن الخديو عباس الثانى أرسل اليه ليخبره بأن مصطفى فهمى قد طرد من الوزارة وأن فخرى باشا(١٨٩) قد عين محله . وقد برر الخديو عمله هذا بسبب غياب رئيس الوزراء ومرضه ، وقد ذكر كرومر حكومته بتعليمات جرانفيل الخاصة بنصح الحكومة المصرية (٤ يناير ١٨٨٤) الخاصة بالاستماع الى نصيحة ومشورة الحكومة البريطانية هذا وكان كرومر قد تناقش مع الخديو عباس من قبل حيث أوعز كرومر لعباس ضرورة اعطاء ثقته الكاملة فى الحكومة الانجليزية لأنه طالما استمر الاحتلال فى مصر فانه يجب على السلطات المصرية العمل فى تناسق مع الموظفين الانجليز ، وأوضح له أنه سيكون غير محبوب فى مصر اذا حاول تشكيل حكومة شخصية(١٩٠) .

وساندت الحكومة البريطانية كرومر فى صراعه مع الخديو فأرسلت له برقية فى ١٦ يناير ١٨٩٣ تخبره فيها أهمية استشارتها فى المسائل المهمة مثل تعيين الوزراء وعدم موافقتها على تعيين فخرى باشا . وردا على التساؤلات حول الخطوات التى يقترحها كرومر فى حالة عدم رضوخ الخديو ، فقد نصحته الحكومة ، بالاحتلال العسكرى لوزارات المالية والعدل والداخلية ، مع صدور أوامر لمنع دخول الوزراء الثلاثة المرشحين دون موافقة الحكومة البريطانية عليهم ، وأن يحل محلهم موظفون انجليز بصفة مؤقتة ،

---

(١٨٩) وصفه كرومر بأنه صديق شخصى لتيجران باشا وأنه شخصية سيئة وغير كفء فقد طرد من وظيفته كوزير للعدل بناء على نصيحة كرومر بسبب معارضته للاصلاح القضائى .

(١٩٠) CAB 37/33/17 Ibid.

(١٩١) CAB 37/33/17 Ibid.

والاحتلال العسكرى لمكتب التلغراف المصرى(١٩٢) .

وقد رأى كرومر أن الخديو انما يعتمد على مساندة وتشجيع كل من فرنسا والروسيا ، ولكن كرومر عاد (فى ١٧ يناير) وأرسل تقريرا يوضح فيه أنه قد سمع من مصادر موثوق بها بأنه ليس للقناصل الفرنسيين أو الروس علاقة بالتعديلات الوزارية ، وأن الخديو قد تصرف بناء على مسئوليته الشخصية وأن روسيا لا مصلحة لها فى الصراع مع انجلترا بسبب مصر . كذلك أنكر أحد الفرنسيين لواحد من مستشارى كرومر وجود أية علاقة بفرنسا أو صلة بسلوك الخديو ورفض اعطاء نصيحة للخديو(١٩٢) .

وهذه شهادة من كرومر باستقلال شخصية الخديو عباس وقوة ارادته ، ويرى الباحث أيضا المرارة والضيق والكراهية التى يشعر بها كرومر ازاء عباس ، من خلال هذه الوثيقة ، وكثيرا ما يطلق كرومر على الخديو كلمة « صبى » Boy فى الوثائق التى يبعث بها لحكومته ، ولكن هذا الصبى اقض مضجع كرومر وأثار حفيظته ولم يجعل سنوات حكمه سهلة كما كانت فى عهد توفيق(١٩٣) .

هذا وعندما وردت برقية روزبرى لكرومر عرضها الأخير على الخديو طالبا منه الاذعان ، موضحا له أنه فى حالة موافقته على على اعادة مصطفى فهمى ، فلن تكون هناك معارضة للتعديلات المقترحة فى الوزارات المالية والعدل ، وأخبر كرومر الخديو بأنه

---

(١٩٢) Ibid.

يتضح أيضا من الوثائق الفرنسية أن سفيرى تركيا والروسيا قد فوجئا بخبر اقالة وزارة مصطفى فهمى ، راجع :

Waddnigtion to Develle, Lond. 17.1.1893, D.D.F.T. No. 10. No. 106. « ...... il avait ete lui meml surprise par la nouvelle ......».

(١٩٣) فى الحقيقة أن علاقة كرومر وعباس الثانى فى حاجة الى دراسة وافية وعميقة ، وهذا البحث غير كاف لتوضيح تلك العلاقة وأثرها على تاريخ مصر والحركة الوطنية فى هذه الفترة .

سيزوره فى اليوم التالى لسماع قراره · وأبرق كرومر فى نفس الوقت لحكومته (١٧ يناير) مستعجلا تخويله السلطة لتنفيذ ما اقترحه فى حالة رفض الخديو الخضوع مشيرا الى أنه اذا انتصر الخديو فيستحطم النفوذ الانجليزى فى نفس اليوم :

Pointing out that if the khedive gained the day English influence would be completely destroyed. (١٩٤)

ويتضح من ذلك أن دبلوماسية التخويف التى أطلقها كرومر للتأثير على الحكومة البريطانية تهدف اطـــلاق يده للانتقام من الخديو الذى مارس حقه المشروع فى تغيير الوزارة واختيـــار الوزراء ·

ونظرت الحكومة البريطانية الى مقترحات كرومر على أنها عنيفة جدا ، وخشيت أن تؤدى الى تدخل الدول الكبرى ، ولذا طلبت من كرومر تقديم مقترحات جديدة ، وعليه فى نفس الوقت اخطار الخديو فى حالة رفضه الاذعان ، أن يستعد لتحمل نتائج خطيرة نتيجة لتصرفه ، وان ينتظر كرومر على الفور تعليمات حكومته · وهكذا وجد كرومر أن حكومته غير راغبة فى تبنى مقترحـــاته ، وضرورة تسوية الأمر سريعا لوجود توتر شديد بالقاهرة(١٩٥) ·

والتوتر الذى يقصـــده كرومر هنا هو تعاطف الرأى العام المصرى مع موقف الخديو عباس الثانى الشجاع فى تحدى سلطات كرومر واستبداده(١٩٦) ·

لذلك تخلى كرومر عن اصراره بعودة مصطفى باشا فهمى لمركزه السابق ، والذى اعتبره الخديو اذلالا له ، ووافق كرومر على تعيين رياض باشا رئيسا للوزارة(١٩٧)

---

(١٩٤) CAB 37/33/17. P.R.O. Op. Cit.

(١٩٥) Ibid.

(١٩٦) انظر ص ١٣٩ عن موقف كرومر من الحركة الوطنية .

(١٩٧) CAB 37/33 17. Op. Cit.

على الرغم من أن كرومر حاول فى كتابه (عباس الثانى) أن يعزو رجوعه عن تعيين مصطفى باشا فهمى الى محاولته عدم اذلال الخديو عباس وليس لمعارضـــــة الحكومة البريطانية على الموقف المتشدد الذى اتخذه ازاء عباس كما أوضحت ذلك الوثائق البريطانية غير المنشورة التى رجعنا اليها ، وقد نص كرومر على ذلك فى كتابه بقوله :

«.. it might perhaps be wise not to humiliate the Young khedive unduly». (١٩٨) .

هذا وقد رتب كرومر الأمر لاستبعاد « رويللر » Rouiller السكرتير الخصوصى للخديو لكراهيته الشديدة للانجليز(١٩٩) ، ومسئوليته الى حد كبير عن تصرفات الخديو « الغبية » على حد تعبير كرومر(٢٠٠) .

وقد عبر الخديو عن أسفه لما حدث ، وأبدى رغبته فى اقامة علاقات صـــداقة مع الحكومة البريطانية وأنه يرحب حاليا باتباع نصـــــائح حكومة انجلترا فى كل الأمور المهمة . ووافقت الحكومة البريطانية بعد ذلك على مسلك كرومر وطلبت منه اخطار الخديو بسرورها بتأكيداته الموقرة « His solemn assurances (٢٠١) .

ومع ذلك فقد اتبع كرومر أسلوبا جافا مع الخديو عباس ، وليس أدل على ذلك من محاولة كرومر الدفاع عن مسلكه فى الخطاب السرى الذى بعث به لروزبرى (٢٨ يناير ١٨٩٣) حيث قال : « أرجو ألا تلقى بالا للشائعات التى تقال حول معاملتى الجافة للخديو لأنه ليس لها ظل من الحقيقة . لقد عشت طويلا مع هذا النوع من

---

(١٩٨) Cromer, Abbass II. Op. Cit., P. 26.

(١٩٩) رويللر سويسرى المولد وكان أستاذا للتاريخ والقانون الدولى فى التريسيوم Theresianum بفيينا حيث درس الخديو عبـــاس هنـــاك انظـــر : CAB 37/33/17. Op. Cit.,

(٢٠٠) Ibid.

(٢٠١) Ibid.

العمل فى التعامل مع الشرقيين ، ومهما كان الواحد منا حازما على وجه الخصوص ، الا أن الانسان يجب أن يكون مؤدبا فى المظهر . وأظن أننى لم يكن فى استطاعتى طوال السنوات العشر ممارسة هذا العمل الحساس ما لم أكن صبورا أو متسامحا »(٢٠٢) .

موقف الدول من الأزمة الوزارية :

وهنا نجد أن الدبلوماسية الفرنسية قد استغلت هذه الأزمة للهجوم بشدة على سياسة انجلترا فى مصر . فنجد السفير الفرنسى (١٧ يناير) يستفسر عن التغييرات المقترحة للوزارة فى مصر وأسبابها ، وأوضح أن تصرف كرومر قد وصل الى المطالبة بتعيين رئيس الوزارة . فأوضح روبزرى أنه طبقا لبنود رسالة جرانفيل (٤ يناير ١٨٨٤) (٢٠٣) مارست حكومة انجلترا سلطتها فى « اعطاء نصيحة » «Authoritative advice» ، وأنه طالما بقى الاحتلال الانجليزى بمصر ، فانهم لن يسمحوا بقلب نظام الادارة لمجرد « نزوات الخديو »(٢٠٤) .

هذا وقد بعث وادنجتون باحتجاج رسمى شفوى – باسم الحكومة الفرنسية فى اليوم التالى (١٨ يناير) بما أسماه « يد كرومر العليا » فى الاجراءات High-handed والنص الفرنسى فى الوثائق الرئيسية : «.. il a été exaspérè parles procédés autoritaires» (٢٠٥) .

---

(٢٠٢) Cromer to Rosebery, Cairo, January 28, 1893. CAB 37/33/20.

(٢٠٣) انظر ص ١٣ من هذا البحث .

(٢٠٤) CAB 37/33/17. Op. Cit.

وانظر أيضا : Waddington to Develle, 17.1.1893 D.D.F.T.I. No. 106. Op. Cit.

(٢٠٥) CAB 37/33/17. Op. Cit., Cf. D.D.F.T.X. No. 106, Op. Cit.,

فكرومر قد أنكر حق الخديو فى تعيين أى وزير باستثناء ما يسر حكومة انجلترا وان هذا فى رأى الحكومة الفرنسية ، خطوة بعيدة المدى فى اتجاه ضم مصر :

in the opinion of the French Government was a long steps in the direction of annexation». (٢٠٦)

وحاول روزبرى أن يوضح لوادنجتون أن الأمر خطير جدا فى مصر تبريرا لارسال الفرقتين البريطانيتين الى مصر لتعزيز الحامية البريطانية هناك(٢٠٧) .

كذلك حث بول كامبون — سفير فرنسا بالاستانة — ومعه سفير الروسيا ، وزير خارجية تركيا السلطان عبد الحميد لمساندة عباس فى مقاومته لكرومر(٢٠٨) .

كما ندد كلار فورد Clare Ford – سفير انجلترا بالاستانة — بتصرف الخديو عباس — وسروره لتسوية الأزمة ، وأن حكومة انجلترا أسفت بشدة لمعارضتها لموقف الخديو الذى يتعارض مع مصالح مصر أو أى موقف ضد الدولة صاحبة السيادة(٢٠٩) .

هذا وقد **أيدت النمسا** موقف انجلترا فى الأزمة الوزارية فقد ذكر كالنوكى Kalnoky – وزير خارجية النمسا – أنه طالما بقى الاحتلال الانجليزى لمصر فان مسألة تعيين رئيس للوزراء ، معروف بسوء السيرة وبعداوته للمصالح البريطانية ، أمر لا يمكن أن توافق عليه الحكومة البريطانية(٢١٠) .

---

(٢٠٦) CAB 37/33/13 Op. Cit., of. Hatzfeldt/Capri 23.1.1893. G.D.D. Vol. II. P. 1818, cf : Waddington to Develle 18-1-1893 D.D.F.T.X. No. 111.

(٢٠٧) D.D.F.T.X. No. 106. Op. Cit.

(٢٠٨) Paul Cambon à Develle, 18-1-1896. D.D.F.T.X. No. 110

(٢٠٩) CAB 37/33/17. P.R.O. Op. Cit. 1

(٢١٠) Ibid.

كذلك **أبدت الحكومة العثمانية** اهتمامها الشـــــديد بالأزمة الوزارية بمصر (١٨٩٣) ورغبت فى أن تتم تسوية هذا الحادث بطريقة مرضية وعاجلة ٠ وقد علم كرومر من مصادر وثيقة الصلة بأن السلطان قد هنأ الخديو على موقفه الحالى وشـــجعه على مواصلة مقاومته للانجليز :

«and encouraged him to parsevere in his resistance to England».

وكذلك أيد **الممثل السويدى ،** الذى يعرف مجريات الأمور فى مصر جيدا موقف كرومر مؤكدا أن الحضارة الأوربية فى مصر تعتمد كلية على تبنى الموقف العنيف الذى اتخذته انجلترا(٢١١) ٠

كذلك تعرضت انجلترا لهجوم عنيف عليها من جانب بعض **الصحف المصرية** بدافع من الوكلاء الفرنسيين والروس وقصـــر السلطان ، الذين أمدوهم بالمال ٠ وكانت احدى تلك التهم التى روتها الصحف موجهة الى حكومة انجلترا هى محاولتها « القضاء على الاسلام وفرض المسيحية على المصريين » .

«To uproot Mohammedanism and force christianity on Egyptians». (٢١٢) .

ويلاحظ الباحث أن مذكرة مجلس الوزراء البريطـــانى عن مجريات الأمور فى مصر والتى أوردت هذه البيانات لم تحدد أسماء الصحف(٢١٣) ٠

كرومر يستخدم سياسة العصا الغليظة ضد الحركة الوطنية :

ومع ذلك كله فقد حاول كرومر التصـــــدى للحركة الوطنية وللخديو عباس ظنا منه أن الحركة الوطنية فى مصر قد انحسرت

---

(٢١١) Ibid.

(٢١٢) CAB. Ibid.

(٢١٣) هذا الموضوع ــ كما سبق وذكرت فى حاجة الى مزيد من الدراسة الوثائقية والصحف والكتب (عن علاقة كرومر بعباس الثانى والأزمة الوزارية) ٠

ولكنها فى حقيقة الأمر تحولت الى قنوات أخرى(٢١٤) · فالاحتلال البريطانى لم يواجه شـــعبا معدوم الذاتية لا يتمتع بنعمة التفكير والعلم وانما هو شعب له أمجاده وتاريخه العريق ، فقد جاء الاحتلال الى مصر وهى متطلعة الى مستقبل زاهر ركيزته التحرر من الظلم والسيطرة · ولهذا كان الاحتلال طعنة فى صميم كبريائها ولطمة فى جبين نهضتها . ولكنها مع ذلك لم تفقدها الصواب أو تقض على نهضتها ، بل ان المصريين حين استعادوا ثقتهم فى أنفسهم ، بعد صدمة أحداث ١٨٨٢ ، مالبثوا أن تحدوا المحتل وطالبوه بالجلاء عن بلادهم(٢١٥) ·

وقد انتاب المصريين الشك ازاء الوعود المكررة بالجلاء عن البلاد ، وكلما طال أمد الاحتلال أخذ الوعد بالجلاء يخبو لدرجة اعتقد فيها بعض الانجليز المتصلين بمصر أنها جزء من الامبراطورية البريطانية · وقد قسم بعضهم ، الفترة السابقة على الحرب العالمية فى مصر الى ثلاث مراحل : الأولى سياسة الاصلاح المالى فى مصر ، والثانية : اقامة نظام ادارى انجليزى فى البلاد والثالثة : مولد ونمو المرارة والعداوة فى نفوس المصريين تجاه الاحتلال البريطانى ·

وكما قسم الشعب المصرى لثلاث فئات : الأولى من تلقوا تعليمهم فى أوربا ، وهم يكونون الطبقة المتعلمة المحترفة والفئة الثانية هى طبقة الملاك والتجار والثالثة وهى طبقة الفلاحين وهم السواد الأعظم من الشعب المصرى وقد تعارضت مصالح الطبقات الثلاث(٢١٦) ·

وقد استعمل كرومر دهاءه بتركيزه على طبقة الفلاحين لتقف فى وجه الطبقة المتعلمة والايقاع بينهما حتى يخلو الجو للمستعمر ·

---

(٢١٤) Mansfield, Op. Cit., P. 84.

(٢١٥) أحمد عبد الرحيم مصطفى ، تاريخ مصر السياسى ص ٢٢ .

(٢١٦) Elgood, P.G. Egypt and the army. Oxford 1924. PP. 6 — 8.

وقد هاجم كرومر فى كتابه « مصر الحديثة » بلنت الذى نادى بأن تكون مصر للمصريين Egypt for the true Egyptians (٢١٧) ٠
وقد وقف كرومر ضد قيام حزب وطنى فى البلاد ، لأن ذلك فى نظره لن يحول دون قيام ثورة أخرى ، وهذه الثورة الأخيرة مستحيلة فى نظره (٢١٨) ٠

أزمـــة ينـــاير ١٨٩٣ :

وقد لجأ كرومر فى الأزمة الوزارية والتحركات الوطنية التى صاحبتها الى التهديد باستخدام « **سياسة العصا الغليظة** » وذلك عندما أوصى فى (١٩ يناير ١٨٩٣) بضرورة زيادة أعداد قوات الاحتلال فى مصر ، وطلب كرومر السماح له باعلان أن هذا الاجراء — زيادة عدد قوات الاحتلال — قد تقرر بهدف منع الخديو ورياض باشا من ارتكاب « مزيد من الحماقات » ٠ وحث كرومر فى تقريره أيضا على ارسال تعزيزات مقررا بأن الجيش المصرى لا تستطيع حكومة انجلترا الاعتماد عليه ، وأن رياض باشا — على ما يبدو فى نظره — يشجع حركة « مصر للمصـــريين » . وأخبرت الحكومة البريطانية كرومر (٢٠ يناير ١٨٩٣) » أنها مستعدة — اذا دعت الضرورة ذلك — لزيادة عدد الحامية البريطانية فى مصر ، وأن الوقت غير ملائم لاعلان ذلك ، وأنه لا يجب عليه القيام بمثل ذلك دون التصريح له » :

«He was not to make one without authority». (٢١٩) .

وفى حقيقة الأمر لجأ كرومر الى ذلك خشية تطور الأحداث فى مصر وافلات الزمام فقد وصف هذه الفترة — كما رأينا من قبل — أنها شبيهة بالأحداث التى سبقت الثورة العرابية ، وخطورة ذلك

---

(٢١٧) Cromer, Modern Egypt. Op. Cit., PP. 129 — 130.
(٢١٨) Blunt, Gorden at Khartoum. Op. Cit., P. 56.
(٢١٩) CAB 37/33/17 Op. Cit.

على مصر وقناة السويس . فلقد كان لموقف الخديو عباس فى الأزمة الوزارية دوره فى تعاطف الرأى العام المصرى معه . فقامت مظاهرة من طلبة المدارس العالية وفى مقدمتهم طلبة الحقوق ــ وكان مصطفى كامل ضـــمن هذه المظاهرة ــ يوم الجمعة (٢٠ يناير ١٨٩٣) ــ ضد قوات الاحتلال البريطانى ، بمناسبة اقالة الوزارة ، وتوجهت الى احدى دور الصحف الغربية التى تســـاند التدخل البريطانى فى الشئون المصرية وهى صحيفة المقطم(٢٢٠) .

كذلك قامت مظاهرة أخرى ضد الأوربيين بمدينة المنصورة فى ٢٣ يناير ١٨٩٣(٢٢١) .

ولذلك نجد أن الحكومة البريطانية تستفسر من كرومر عن الأوضاع فى مصر وعما اذا كان يخشى قيام اضطراب فى النظام العام ، وعما اذا كان الجنرال Walker ــ سردار علم الجيوش المصرى ــ يشعر بمقدرته على مواجهة اضطراب الأمن فى مصر ، وقد رد كرومر : « بأن الاضطراب الشعبى قد خمد بعض الشىء بالقاهرة ، وبدأ يظهر فى المديريات ولكن لم تحـــدث حادثة ذات بال وأنه غير مرجح حدوث ما يعكر الصفو ، وربما يخلق الخديو مثل تلك الحادثة . ويقال ان وفودا قادمة من المديريات لتهنئـــة الخديو وحثه على الوقوف بحزم أمام المسيحيين »(٢٢٢) .

هذا وقد طلب كرومر من جنرال والكر ــ نظرا للظــــروف الراهنة ، ومسئوليتهم عن الســـــكان المدنيين ــ تعزيز الحامية البريطانية بفرقتين على الفور ، كما طلب كرومر من حكومته التصريح له بالاعلان ــ دون تعليق ــ بأنها سوف ترسل فرقتين على الفور الى مصر وأن حكومة انجلترا تسانده بقوة فى كل المسائل المصـــرية وضرورة وجود جبهة حازمة تقف أمام أى حركة ، وأن أى تخاذل

---

(٢٢٠) Ibid.

(٢٢١) Ibid.

(٢٢٢) CAB 37/33/17 Op. Cit.

أو الظهور بمظهر الضعف سوف يحطم كل العمل الذى تحقق خلال العشر سنوات التى مضت .

ووافقت الحكومة البريطانية (٢٣ يناير ١٨٩٣) على تخويل كرومر سلطة اعلان الخديو ورياض باشا أن حكومة انجلترا قررت تقوية الحامية البريطانية فى مصر دون ايضاح السبب فى هذا القرار(٢٢٣) .

وكان هدف الحكومة البريطانية من ذلك ارهاب الخديو والوزارة المصرية وكذلك التصدى للحركة الوطنية التى واكبت تصدى الخديو عباس الثانى لكرومر .

وقد تصادف عندما طلب كرومر ايفاد تعزيزات عسكرية الى مصر ، أن كانت فرقتان للمدفعية البريطانية تمران عبر قناة السويس فى طريقهما من الهند لانجلترا فأرسلت اليهما التعليمات للنزول فى مصر ، وتوجهت تلك القوات للقاهرة وكان للسرعة التى تم بها وصول هذه التعزيزات أثرها الكبير على سير الأحداث(٢٢٤) .

وكان كرومر قد اتخذ هذا الاجراء للاحتياط ضد المظاهرات علاوة على عدم موافقة الدول على زيادة عدد قوات الجيش المصرى كل ذلك أدى الى اقتناع حكومة انجلترا وموافقتها على زيادة أعداد القوات البريطانية السابق تخفيضها ، ورأت وهى تبرر موقفها هذا أمام الدول وفرنسا على وجه الخصوص عندما اعترضت على زيادة الحامية — بقولها « أن الوقاية خير من العلاج »(٢٢٥) .

---

(٢٢٣) Ibid

(٢٢٤) Cromer Abbass II. Op. Cit., P. 28 footnote.

(٢٢٥) «Prevention being better than cure» CAB 37/33/17. Op. Cit., cf.

وانظر أيضا :

P. Cambon/Develle, Pera 251. 1893. D.D.F.T.X. No. 132 «Le gouvernament Anglais a pris la descision d'augmenter l'effectif de ses troupes en Egypte. Cette mesure a pour motifs les derniers incidents qui si sont produit dans la Vallee du Nil».

هذا وقد سمع فى الاستانة أن سفير فرنسا قد حث الباب العالى على اصدار منشور للدول الكبرى يطلب فيه رأيهم فى الأحوال الجارية فى مصر(٢٢٦) .

وقد رأى بول كامبون أن السلطان عبد الحميد لم يحرك ساكنا ازاء هذه الأزمة التى مرت دون أن يستغلها(٢٢٧) .

ولم تتحرك الروسيا فى الأزمة ، ويقال انها أرسلت ثلاث قطع بحرية لزيارة ميناء الاسكندرية ، أما حكومة النمسا والمجر فقد نظرت الى الاجراء البريطانى الأخير على أنه شىء طبيعى . وأما سفراء : ايطاليا والنمسا والمجر فقد اتخذوا نفس الموقف ازاء الباب العالى(٢٢٨) .

أما ايطاليا فقد رأت أن ارسال فرقتين الى مصر أمر لا يغير الأوضاع القائمة فى مصر ، وليس له أى تأثير على المصالح الايطالية بمصر(٢٢٩) .

هذا وقد أصر كرومر على أن مجلس الوزراء المصرى يعرض مقترحاته التى ينوى مناقشتها فى المجلس على المستشارين الانجليز، وذلك بعد أزمته مع الخديو ، وأن هؤلاء المستشارين لهم حق حضور جلسات مجلس الوزراء ــ اذا ما رغبوا فى ذلك ــ عندما تناقش موضوعات تهم الوزارات التى يتبعونها . وأخبر كرومر روزبرى : « أنه يعتبر أى قرار تتخذه الحكومة المصرية بدون موافقة المستشار الانجليزى المختص ــ باطلة »(٢٣٠) . ومعنى هذا أن

---

(٢٢٦) CAB., 37/33/17.

(٢٢٧) Cambon a Develle, Janu 18, 1883, D.D.F.T.X. No. 110.

(٢٢٨) CAB., 37/33/17 Op. Cit.

(٢٢٩) Billot (سفير فرنسا بروما) àDevelle, January 26., 1893. D.D.F.T.X. No. 138.

(٢٣٠) Marlowe., Op. Cit., P. 224.

الوزراء المصريين أصبحوا تابعين كلية لمستشاريهم وهؤلاء يتبعون كرومر نفسه .

وعلى أية حال فقد أدت أحداث يناير ١٨٩٣ الى تقوية الاحتلال بدلا من انهائه ، على الرغم من أنها شجعت الاقتراحات الخاصة بجلاء الحامية البريطانية الى القناة أو الى السويس ، التى شبهها البعض بعدن مصر مع ميناء القصير كميناء بديل على البحر الأحمر(٢٣١) .

هذا وقد لجأ كرومر الى سياسة العمل على فصل الخديو عباس عن الحركة الوطنية فى مصر لاضعافها وضربها من جهة أخرى وكسب الخديو الى جانب الاحتلال بطريقة علنية لتشجيع الموالين الانجليز على ضرب الحركة الوطنية . ونجحت هذه الطريقة فى النهاية وأدت الى قطيعة بين الخديو ومصطفى كامل سنة ١٩٠٤(٢٣٢) .

---

(٢٣١) Farnie., Op. Cit., P. 435.

(٢٣٢)لمزيد من التفاصيل عن موقف الاحتلال من الحركة الوطنية فى أوائل القرن العشرين انظر : محمد جمال الدين المسدى ، بحث منشور بمجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية ــ مجلد ٢٢ لسنة ١٩٧٥ ص ٨١ ، ص ١٩٩ ، شهدى عطية الشافعى ، تطور الحركة الوطنية المصرية (١٨٨٢ ــ ١٩٥٦) . القاهرة ١٩٥٧ ، مصطفى النحاس ، جبر يوسف ، سياسة الاحتلال تجاه الحركة الوطنية (١٩٠٦ ــ ١٩١٤) . الهيئة العامة للكتاب ، ١٩٧٥ .

الفصـــل الثــالث

الصراع حول اخضاع شركة قناة السويس للنفوذ البريطانى

كان الاحتلال الانجليزى لمصر نقطة تحول بارزة فى تاريخ شركة قناة السويس ، ونذير أزمات عاجلة بالنسبة لمستقبلها ، فقد بدأت الدلائل عندما انخفضت قيمة أسهم الشركة ، من ذروة أسعارها بعد ستة أيام فقط من موقعة التل الكبير بالاضافة الى اغلاق قناة السويس ابان الحرب مرتين ، فقد احتج فكتور دى لسبس على موقف الادميرال سيمور عندما سيطر على حركة الملاحة فى القناة وايقافها لصالح العمليات العسكرية البريطانية ، ضد الثورة المصرية ، مما ترتب عليه تأخير السفن التجارية والدعاوى التى سيرفعها ملاك السفن ضد الشركة لتأخير سفنهم فى عبور القناة(١) ٠

وقد أعيدت سيطرة الشركة على حركة الملاحة بالقناة فى ٤ سبتمبر ١٨٨٢(٢) ٠

وقد ادعت وزارة الخارجية البريطانية أن وجود قواتها فى منطقة القناة هو وحده الذى حفظ القناة من التدمير وتعطيل حركة الملاحة بها ٠ علاوة على أن الحكومة البريطانية أعلنت أنها ستقوم بدفع رسوم المرور لسفنها وقواتها العسكرية بالقناة ابان العمليات

---

(١) Admiral Seymour to admirality, 20-9-1882, Parl. P. Egypt 1 (1883). Inclosure 1 in No. 10.

(٢) Ibid. No. 10.

الحربية اعترافا منها بالدور العظيم الذى أدته القناة فى العمليات الحربية(٣) ٠

ورد دى لسبس على رسالة جرانفيل (وزير الخارجية) ، بأن تحصيل الرســـوم من حق شركة قناة السويس ، كما جاء بعقد امتيازها ، وهاجم ادعاء انجلترا بأنهم دافعوا بحملتهم العسكرية عن حرية الملاحة بالقناة ، وأوضح باعتباره قد عاصر بنفسه الأحداث الأخيرة فى مصر ، أن السلطات البريطانية العسكرية هى وحدها التى عطلت الملاحة بالقناة وليست الثورة فى مصر(٤) ٠

وكذلك عانت الشركة من ضربة عنيفة لنفوذها المعنوى فى منطقة القناة أكثر منها فى الدلتا ، وأصبحت منذ ذلك الوقت مجبرة على العمل فى ظل حماية القوات البريطانية ، طالما بقيت تلك القوات فى مصر(٥) ٠ وأصبح البريطانيون سادة الموقف ، وبسطوا نفوذهم على قناة السويس ، وكان هذا هو الهدف الرئيسى للســـــياسة البريطانية(٦) ٠

ولقد واجه دى لسبس رغبة الانجليز فى اســـتغلال مركزهم الجديد فى مصر ، غداة الاحتلال ، فقد أصبح لهم « شبه السيادة » ٠ ورفض دى لسبس أن يضع فى اعتباره المفاوضات ، عاقدا آماله فقط على احتمال طرد الانجليز من مصر ٠ هذا وقد كان لاحترام جلادستون ــ رئيس الوزارة البريطانية آنذاك ــ لقدسية عقد امتياز الشركة ، أثره فى وضع الشركة فى مركز قانونى قوى فى انجلترا وفى مصر ٠ وقد اضـــــطر الانجليز الى التفكير فى زيادة نفوذهم

---

(٣) Granville to the British S.C.D., 1-1-1883 Parl. P. Egypt 5 (1883) No. 23.

(٤) Delesseps to the British S.C.D., No. 1 & Inclo. in No. 48. Paris, 17-1-1883. Parl. P. Egypt 5 (1883).

(٥) Farnie, Op. Cit., P. 303.

(٦) Gwyn & Tuckwell, The life of Charles Dilke, 1912. Vol. I. P. 546.

على شركة قناة السويس عن طريق وســـيلة غير مباشرة قبل استيلائهم على بورسعيد وحصولهم على أكبر عدد من أسهم الشركة، أو حتى انشاء قناة ثانية جديدة منافسة لقناة السويس(٧) .

الحكومة البريطانية تقوم بدراسة المركز القانونى للشركة :

وغداة موقعة التل الكبير ، قام سيلبورن طوال ليلة بأكملها باعداد مذكرة حول المركز القانونى لشركة قناة السويس(٨) فعكف على دراسة الأوراق الخاصة بامتيازات شـــركة قناة الســـويس للمسائل الآتية :

١ ــ القانون المحلى الذى تخضع له الشركة .

٢ ــ الالتزام المتبادل (الحقوق والالتزام) الخاصـــة بالشـــركة والخديو .

٣ ــ موقف مجلس ادارة الشركة الحالى ودى لسبس تجاه حكومة الخديو وبريطانيا بصفتها حليفة له .

٤ ــ الاجراءات التى تكون متاحة من حيث المبدأ للخديو أو الحكومة البريطانية بالتعاون فيما بينهما ـ عندما يأتى الوقت لاجراء تسوية للشئون المصرية ــ ويمكن اقتراحها من أجل منع تكرار قيام مشاكل مشابهة مع الشركة مستقبلا .

وبعد الدراسة توصل سيلبورن الى أن القانون الذى يجب أن تخضع له الشركة هو القانون المصرى ، وذلك من وجهة نظر القانون الدولى ، على أساس أن القناة وملحقاتها ، ملكية ثابتة

---

(٧) السيد حسين جلال ، قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة . دار المعارف ١٩٨٥ ص ١٣ .

(٨) P.R.O., 37/9/82 . 14-9-1882, Suez Canal Memorandum by Selbourne.

تقع فى أراض مصرية ، وأن كل الحقوق والامتيازات الخاصة بالشركة التى نصت عليها عقود امتيازها قد استمدت من الخديو وصدق عليها السلطان • علاوة على أن الشركة مصرية وليست فرنسية ، بناء على تحليله لبنود عقد امتياز الشركة • وعلى هذا أوصى بنقل مقر الشركة من باريس الى القاهرة . ذلك أن هدف شركة قناة السويس ـ على ما يبدو ـ اضفاء الطابع الدولى على نفسها • ويبدو هذا بجلاء من عنوان الشركة Universelle ومن بنود عقد الامتياز المختلفة(٩) • ورأى سيلبورن استحالة ذلك من الناحية القانونية • أما بالنسبة للبند الثانى ، فان الحكومة المصرية لها كل الحقوق والسلطات على القناة والأراضى الممنوحة للشركة والتى تجدها ضرورية بهدف الادارة الداخلية ، أو من أجل الدفاع عن البلاد ضد أعدائها فى الداخل والخارج • وهذا ليس فقط من حق قواتها ، ولكنه أيضا من حق كل قوات حلفائها الذين يساندونها عندما تطلب ذلك لمشاركتها فى الدفاع ، فقد احتفظت الحكومة المصرية والحكومة التركية بتلك الحقوق(١٠) •

ويرى الباحث هنا من واقع هذا التبرير القانونى الذى يسوقه سيلبورن محاولة اعطاء انجلترا سلطة التدخل نيابة عن الخديو وهذا ما حدث فعلا فى صيف عام ١٨٨٢ • فالفرمانات التركية قد أعطت الخديو حق ممارسة كل السلطات المخولة لسيادة الحكومة الاقليمية فى الدفاع الداخلى • وأن الامتياز الممنوح للشركة مشروط بهذه البنود ، وأن خرق الشركة لهذه البنود يخول للحكومة المصرية سلطة سحب الامتيازات واخضاع ادارة الشركة فى المستقبل على أساس مختلف وتحت سلطة الحكومة المطلقة •

وبالنسبة للبند الثالث فتظهر الحقائق أن دى لسبس قد ذهب بعيدا عندما شبه نفسه بعرابى الذى اغتصب عرشه عندما ثار على

---

(٩) راجع مواد عقد الامتياز أرقام ٧ ، ٨ ، ١٤ ، ٢٤ •

(١٠) P.R.O. CAB 37/9/82. Op. Cit.

الخديو تلك التى عرفت بمســاعدة قوات بريطانية للخديو لدحر الثائرين عليه ، فقد أعلن كل من دى لسبس وابنه فكتور دى لسبس تعليمات الشركة فى ٢٩ يوليو ١٨٨٢ للوقوف فى وجه العمليات الحربية والبحرية البريطانية التى تساعد الخديو فى داخل المنطقة المائية والأراضى التى تضمنتها عقود الامتيازات المختلفة الممنوحة للشركة فقد هدد بالتعرض واعاقة دخول هذه القوات القناة · فكتب دى لسبس الى الادميرال هوسكنز « أنه يعتبر الخديو أســير انجلترا وأنه لايسمح بأى عمل أجنبى فى القناة الا بدعوة من السلطات وبموافقة فرنسا » ورغم حصول هوسكنز على حق كتابى محرر من الخديو بالخطوات التى يتخذها، رد دى لسبس بأن القناة ليست فى خطر من جانب عرابى الذى أعطاه وعودا وتأكيدات عديدة لانسانيته وأن دى لسبس مصمم على مواجهة أى عمل حربى بالقناة وأنه نظرا للراسمال الفرنسى الكبير المستغل فى شركة قناة السويس ، لن يخضع لأى شىء سوى قرار من الحكومة الفرنسية بناء على طلب من مجلس ادارة الشركة(١١) · وعلى هذا اتخذ مجلس ادارة شركة قناة السويس فى ٥ أغسطس ١٨٨٢ ـ قرارا بعدم شرعية سلطة الخديو بدون موافقة الســلطان ، لاتخاذ أى اجراء للحرب فى القناة · كذلك أنكر المســتشار القانونى للشــركة حق الحكومة البريطانية سواء باسمها أو باسم الوصى على الحكومة المصرية القيام بعمليات حربية فى القناة أو ملحقاتها ، سواء بموافقته أو بدون موافقة السلطان · واحتجت الشركة لاســتخدام الحكومة المصرية حكومة أجنبية فى حقوق ظاهرة ·· وأن الحكومة البريطانية باعتبارها مساهما فى الشركة ملتزمة بالامتناع عن اتخاذ اجراءات مضادة لقرارات ممثلى الشركة وتصبح مسئولة عن الاضرار التى تلحق بالشركة(١٢) · ويعلق سيلبورن على ذلك « بأن الشركة وان

---

(١١) Ibid.

وانظر بالتفصيل أحداث الغزو البريطــانى لقناة السويس وموقف الشركة فى كتــاب : الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس ص ٤٩٧ ـ ص ٥٣٣

(١٢) P.R.O. CAB 37/9/82. Op. Cit.

كانت لها الصبغة التجارية المطلقة الا أنها أخذت على عاتقها سلطة سياسية ، وتحدث سلطة الخديو والسلطان فى مصر لعرقلة العمل الذى يقوم به الخديو وحلفاؤه للدفاع عن مصر ، فى نطاق الأرض والمياه التى تضمنها عقد الامتياز ضد عصيان مسلح ، ومعاملة العمل السياسى للحكومة البريطانية عندما تتصرف كوصية للخديو فى الدفاع عن أراضيه كخرق لمساهم بالشركة للتعليمات »(١٣) .

مستقبل العلاقات بين الخديو وشركة قناة السويس :

وبالنسبة للبند الرابع ، رأى سيلبورن أن الاجراء الذى قام به مجلس ادارة الشركة وحججها التى ساقتها متضاربة مع نصوص عقد الامتياز ومع سلطة الخديو الاقليمية ومع حقوق السيادة للسلطات أيضا ، وتتعارض مع حقوق بريطانيا وكل الدول الأخرى المعنية ، كل ذلك بسبب الالتزامات الدولية علاوة على تدعيم قيام حكومة مستقرة فى مصر وفى ضمان أمن وحرية الملاحة فى القناة . وأن الشركة لا سلطان لها فى تغيير تشريعاتها الا بموافقة الخديو واذا تم نقل مقر ادارتها من باريس الى مصر لأمكن تلافى كثير من المشاكل . واذا كانت الشركة غير راغبة فى ذلك ففى استطاعة الخديو ، من حيث المبدأ ، تعديل أو تغيير نصوص عقد الامتياز بالاتفاق ، وذلك باعتبار كون « الشركة مصرية » ومن المستحيل أن يخول عقد الامتياز للشركة المطالبة فقط بالمزايا الخاصة بها وأن تتنكر أو تسلك سلوكا معاكسا للالتزامات المرتبطة بتلك الامتيازات(١٤) .

هذا وقد انتقد تشارلز ديلك ، سيلبورن واتهمه بانه يحاول ايجاد قاعدة قانونية لآرائه مما يجعلها غير واضحة للرجل العادى ويصفه

(١٣ ، ١٤) Ibid.

تشارلز ديلك بأنه أضعف فى المستوى اذا ما قورن بمستشارى التاج القانونيين السابقين(١٥) ٠

مهاجمة الرأى العام البريطانى والشركات الملاحية لشـــركة قناة السويس :

ولم يكن الصراع مع شركة قناة السويس صراعا اقتصاديا فى جذوره فقط ، ولكن كان هناك نزاع استمد جذوره من الاذلال القومى لنجاح فرنسا فى شق قناة السويس منذ أربعة عشر عاما مضت ، وفى المشاكل والقلاقل التى أثارها دى لسبس فى تحالفه مع العرابيين ٠ ولقد وضعت بريطانيا القناة فى طريقها الامبريالى الرئيسى وكانت نسبة ٦٠٪ من الجنود العابرة لقناة الســـويس بريطانيين ، وذلك فى عام ١٨٨٢ ٠ وحصلت على نفوذ جديد على شركة قناة السويس عندما هزمت قوات عرابى ٠ وكان العبء الحقيقى لشكاوى البريطانيين كون شركة قناة السويس فرنسية لها سلطة مركزية مثل ادارة الحكومة الفرنسية فى قلب باريس ، فى الوقت الذى لم تقم فيه بتقديم أى امتيازات معقولة للعملاء الأجانب ٠ كذلك أعطت الأولوية للعبور للسفن التابعة لشركة المســـاجيرى مارتيم الفرنسية بدلا من السفن التابعة لشركة P & O البريطانية كما فضلت السفن الحربية الفرنسية على السفن الحربية البريطانية ناقلات الجنود ، وتذرعت الشركة بأنها تلجأ الى الاحتكام ، وسيكون الحكم هنا متسما بالتحيز عند نشوب منازعات(١٦) ٠

كذلك يرى البعض أن الشركة قد ســـمحت لموظفيها بقبول الرشاوى من ربابنة السفن ، وهاجمت المؤسسات الملاحية ، الأعضاء الانجليز الثلاثة فى مجلس ادارة شركة قناة السويس ووصـــفتهم بأنهم مجرد دمى ومجرد أدوات لحاكم مستبد ، وطالبت بضرورة

---

(١٥) Tuckwell, Charles Dilke, Vol. I. Op. Cit. P. 554.

(١٦) Farnie, Op. Cit., P. 304.

امتلاك انجلترا مفتـــــاح الطريق المائى المؤدى الى امبراطورية الشرق(١٧) ٠

وهاجمت الصحافة البريطانية شركة قناة الســـــويس ودى لسبس ، فبعد معركة التل الكبير بثمانية أيام شجب أحد محررى صحيفة التيمز اللندنية ـ شنرى Chanry ـ دى لسبس لموقفة ابان أحداث الثورة العرابية وكأنه « الحاكم المطلق للقناة » ٠ فعلى الرغم من أن الحكومة الانجليزية هى أكبر مساهم فى شركة قناة السويس ، وأن أربعة أخماس البضائع المارة بقناة السويس انجليزية وأن جانبا كبيرا من الأسطول البحرى التجارى الانجليزى يستخدم القناة ٠ الا أنه يتضح التباين بين مصالح انجلترا العسكرية وتلك الخاصة بكل الدول الأخرى المستخدمة للقناة بفارق كبير ٠ وكذلك التباين بين بحـرية انجلترا وبحرية الدول الأخـــرى ، فهم لديهم مستعمرات متناثرة لا تحتاج فى الأحوال العادية أكثر من حماية رسمية وقوة بوليسية فعالة ، فى الوقت الذى تملك فيه انجلترا امبراطورية شاسعة الأطراف فى حاجة الى حمايتها والدفاع عنها ٠ وعلى هذا فمركز انجلترا فى ادارة شركة قناة السويس ونفوذها عليها لا يتمشى مع ما تملكه من مصالح حيوية وكبيرة فى قناة السويس ، وهى مصالح تجارية ومالية وعسكرية ٠ فبريطانيا اذن فى حاجة الى حرية الملاحة والى ادارة حسنة لقناة الســـــويس كذلك الى نفوذ حقيقى فى ادارة شركة قناة السويس ٠ كذلك هاجمت الصحيفة أيضا الواحد والعشـــــرين عضوا فقط ، بمجلس ادارة الشركة ، حيث يبلغ نفوذ وسيادة دى لسبس القمة على مجلس الادارة ، بينما لا يستطيع ثلاثة أعضاء انجليز ـ فقط ـ مواجهة نفوذ دى لسبس ، ولكن حرب ١٨٨٢ أطلقت بجلاء احتمال اشتعال الصدام الظاهر والخفى للتقسيم الحقيقى للسلطة على الحكم ٠ لقد اتخذ دى لسبس موقفا يتسم بالسيادة المستقلة فى مواجهة الحكومة

---

(١٧) Ibid. PP. 307 — 8.

المصرية وازاء موظفيها الرسميين ومارس السلطة على الخديو ، فى الوقت الذى تملك الحكومة البريطانية ٨٠٪ من رأسمال الشركة . كذلك هاجمت الصـحيفة موقف دى لسـبس ـ ابان العمليات العسكرية ـ من الادميرال هوسكنز ، وكأنه الحاكم المطلق للقناة عندما عارض انزال جنود يدافعون عن سـلطة الخديو ، وبناء على طلب رسمى منه لمقاومة الثورة التى قامت ضد سلطته . كما حذرت الصحيفة الشركة بالتلويح باحتمال انشاء قناة ثانية تستطيع استقبال السفن الضخمة(١٨) .

مهـاجمة مسـألة حق الاحتكار :

ورد دى لسبس على هذا المقال فى ٢٣ سبتمبر بأنه يملك حق استغلال القناة من خلال عقد الامتياز الممنوح له ، وأن الشـركة أسست برأسمال حر لكل البلاد ، وبالأخص فرنسا ، وأشار الى أن انجلترا تؤمن بمبدأ حرية الفرد وهو الأساس الذى يعتمد عليه البناء الداخلى لبريطانيا وسبب قوتها الخارجية . وطلب منهم دى لسبس اختيار مكان آخر خلاف برزخ السويس اذا أرادوا شـق قناة ملاحية ثانية(١٩) .

واستند دى لسبس على النص الذى جاء بعقد الامتياز الممنوح للشركة بأنها تمتلك خلال ٩٩ عاما حقا مطلقا لشق قناة من خليج الطينة (بورسعيد) وخليج السويس(٢٠) .

وقد أثارت مسألة أحقية دى لسبس فى احتكار طريق قناة السـويس ، جهود رجال القانون بهذا الصـدد ، فنجد هولاند T.E. Holland ـ أستاذ القانون الدولى بأكسفورد ـ قد أوضح فى دراسة قام بها تفسيراته ـ فى ١١ مايو ١٨٨٣ ـ لمسألة حقه المطلق :

---

(١٨) The Times, 21-9-1882, Cf Bull. Decd. No. 388.

(١٩) Bullet Decadaire, No. 388. 2-10-1822. P. 166 — 7.

(٢٠) Ibid.

«Exclusive Power» لتكوين شـــــركة قناة الســـــويس ، بأنه ليس الحق الذى يستبعد المنافسة للشركة ، اى وجود شركة منافسة · وقد ادى هذا الرأى الى تشجيع اتحاد ملاك السفن فى بريطانيا للبحث عن ايجاد نصيحة قانونية ضد دى لسبس(٢١) ·

وكانت الشركة ــ كما رأينا ــ قد تمسكت بحقها القانونى فى عقد الامتياز الممنوح لها ، ودافعت عن نسبة الأرباح الصافية ١٦٪ على القيمة الاسمية لأسهمها كعائد شرعى لحملة الأسهم ، وأوضحت أن رسوم المرور كضريبة تقل ١٪ عن قيمة البضائع العابرة ، بينما تم توفير ٢٪ للتجارة من مصاريف التأمين(٢٢) ·

وفى اطار الحرب النفسية المعلنة على الشركة نجد جرانفيل يقترح على جلادستون شراء المزيد من أسهم شركة قناة السويس وذلك لايجاد كتلة من الأصوات ، الا أن جلادستون لم يرغب سوى عمل واضح وكامل(٢٣) · كذلك اثارت الصحف البريطانية والرأى العام البريطانى مسألة اختلال النسبة فى الأصوات فى الجمعية العمومية لحملة الأسهم ، وهى ١٠ أصـــوات بريطانية فى مقابل ٨٤٠٠ صوت فرنسى وأجنبى ، ونادت بتحويل أسهم انجلترا فى شركة قناة السويس الى ٧٠٠ شخص يحمل كل منهم ٢٥٠ سهما وذلك فى حدود ما قررته الشركة(٢٤) · وقد لقى هذا الاقتراح ترحيبا من جرانفيل عام ١٨٨٢ الا أن جلادستون ودربى لم يرحبا به(٢٥) ·

كذلك اثير موضوع شراء الشركة بالكامل مقابل ٣٠ مليون جنيه استرلينى ، وحثت عليه ، نظرا للمصــــالح البريطانية فى قناة السويس · كذلك كتب اتحاد ملاك السفن التجارية التى تعمل

---

(٢١) Farnie, Op. Cit., P. 310.

(٢٢) Ibid. P.P. 308 — 9.

(٢٣) Ibid. P. 304.

(٢٤) لكل عضـــو فى الجميعة العمومية من حملة الأســـهم الحق فى ١٠ أصـــوات ·

(٢٥) Farnie, Op. Cit., P. 318.

فى الشرق ، خطابا شديد اللهجة الى جرانفيل فى ١٢ أكتوبر ١٨٨٣ — يحثون فيه من جديد على مسألة شـــق قناة ثانية ، الا أنه تم التوصية فى ٣٠ أكتوبر بالدخول فى مفاوضات مباشرة مع الشركة نفسها ، وكان الاتحاد معارضا لمسألة الاعتراف بالوضع الخاص بمركز الشركة ٠ وقد نصح جلادستون دى لسبس عن طريق الاعضاء الانجليز بمجلس ادارة الشركة بالدخول فى مفاوضات مباشرة مع ملاك السفن ٠ وذكر وادنجتون — وزير خارجية فرنسا — أن جميع الجهود الرامـــية الى تغيير الرأى العام الانجليزى ســـتبوء بالفشل(٢٦) ٠

وفى نفس الوقت توالت احتجاجات الشركات الملاحية وملاك السفن البريطانية وغرف الملاحة البريطانية على وزارة الخارجية البريطانية ، فقد بعثت غرف الملاحة البريطانية بمذكرة بخصوص حالة القناة التى أصبحت لا تتمشى مع تطور بناء السفن ٠ علاوة على الرسوم المرتفعة ورسوم الارشاد التى أصبحت تمثل عبئا ضخما على السفن التى تعبر القناة ، فى الوقت الذى بلغت فيه مكاسب الشركة نسبة ضخمة ، فقد بلغ ربح السهم ٩٪ عام ١٨٨٠ وطلبت تخفيض رسوم المرور(٢٧) ٠

كذلك بعثت غرفة الملاحة البريطانية بشـــكوى لجرانفيل لما تسببه القناة نتيجة وضعها آنذاك ، من تأخير السفن مما يتسبب عنه خسارة فادحة لأنه مكلف جدا لها ، وهو أمر مستمر ودائم ، علاوة على رسوم المرور المرتفعة وقيمة التأمين على السفن وأجور طاقم السفينة والوقود المستهلك يصبح هذا التأخير فى عبور القناة عبئا ثقيلا على الملاحة والسفن البريطانية . وعلى هذا طلبوا من

---

(٢٦) Ibid.

(٢٧) Cooke (رئيس غرفة الملاحة البريطانية) To Granville, April 4, 1882, Parl. P. Egyt No. 17 (1883) No. 1.

وزير الخارجية ضرورة وجود قناة ثانية تحت السيطرة والنفوذ البريطاني ، وأبدوا استعدادهم للتفاوض معه في هذا الشأن(٢٨) .

هذا وقد قام الأعضاء الانجليز ، بشركة قناة السويس ، بناء على تكليف من الخارجية البريطانية ، بتشكيل لجنة مع شركة قناة السويس في ١٧ نوفمبر ١٨٨٢ لدراسة موضوع تقديم المزيد من التسهيلات للسفن العابرة للقناة ، وكان ذلك نتيجة الضغوط الرهيبة التي تعرضت لها وزارة الخارجية البريطانية على يد الرأى العام البريطاني وملاك السفن وغرفة الملاحة البريطانية ، وطلبت الخارجية البريطانية من الاعضاء الانجليز الاهتمام بهذا الموضوع الحيوى وموافاتها باقتراحاتها بهذا الشأن . فشكل دى لسبس لجنة من الخبراء في القناة لدراسة ذلك الموضوع كان من بينهم ليماسون وجيكارد Guickard ، Limasson من مديرى الشركة فقدمت تقريرها في ٥ ديسمبر ١٨٨٢(٢٩) . وقد استمرت الحملة ضد شركة قناة السويس من جانب اتحاد الغرف التجارية البريطانية ، فقد قام مندوبون بمقابلة جرانفيل في وزارة الخارجية يوم ٢٦ أبريل ١٨٨٣ (٣٠) - وطالبوا بتمثيل أكبر للحكومة البريطانية في مجلس ادارة الشركة ، باعتبارها تملك حوالى نصف رأسمال التأسيس في الوقت الذى لا يمثلها سوى ٣ أعضاء انجليز في مجلس ادارة الشركة . وطالبوا بشق قناة بريطانية جديدة كحل أخير نتيجة ازدياد الحمولات العابرة للقناة وعدم تلبية القناة الحالية لهذه الزيادة المضطردة في التجارة من والى الهند والمستعمرات البريطانية في استراليا(٣١) .

---

(٢٨) Dixon to Granville, Chamber of shipping of U.K. 19-12-1882. Parl. Pap. Egypt 17 (1883) No. 12.

(٢٩) British S.C.D. to Granville, 7-11-1882, Parl. P. Egypt No. 17. (1883) No. 6, 8.

(انظر تفاصيل التقرير بالكامل ، في هاتين الوثيقتين) .

(٣٠) مندوبون من الغرفة التجارية البريطانية واتحاد ملاك السفن .

(٣١) Associatoin of Chambers of Shipping in U.K. to Granville. 26-4-1883. Parl. Pap. Egypt. 17 (1883) No. 32.

كذلك شهدت بورصة باريس هجوما جديدا على يد أعداء أسهم شركة قناة السويس التقليديين وبدأت قيمة الاسهم فى الانخفاض التدريجى من ٣ر١٢٪ فى الفترة ما بين ٢٦ أبريل ١٨٨٣ الى أول مايو ١٨٨٣ (٣٢) ٠

ولفت دى لسبس نظر الأعضاء الانجليز ، عندما كانوا بباريس الى المناقشات العديدة التى أثارها المجتمعون من غرفة الملاحة والتجارة البريطانية ، حول شكواهم بخصوص عدم كفاية تمثيل المصالح البريطانية فى مجلس ادارة الشركة ٠ وانتهز الأعضاء الانجليز الفرصة وطلبوا من دى لسبس زيادة الموظفين الانجليز فى « الوظائف العليا » للقناة ، وأوضحوا لدى لسبس مزايا ذلك ، فمنها تسهيل مرور السفن الانجليزية بقناة السويس ، ومن جهة أخرى تهدئة الرأى العام البريطانى بهذا الشأن ٠ ولكن هذا الاقتراح لقى معارضة ، وانتهز الأعضاء الانجليز بمجلس ادارة شركة قناة السويس فرصة استقالة فكتور دى لسبس(٣٣) فعرضوا على شركة قناة السويس تعيين عضو انجليزى محله نظرا لأن ملاك السفن البريطانية يمدون الشركة بأكبر قسط من الأرباح ، وأن تعيين هذا العضو الانجليزى سيكون فى مصلحة الشركة ٠ الا أن هذا الاقتراح لم يلق القبول ، لأن نظام التوظف بالشركة ، هو أن يبدأ الموظف من أول السلم الوظيفى سواء كانت الوظيفة مهندسا أم كاتبا ٠ ثم يوضع الموظف المعين تحت سلطة مدير الادارة الذى يملك سلطة فصله اذا ثبت عدم صلاحيته للعمل ، اما اذا ثبتت صلاحيته فيوصى بتثبيته فى الترتيب ، وعندئذ يثبت فى الوظيفة ويمنح المزايا المختلفة ومنها حقه فى المعاش ٠ ولا يجوز بعد ذلك فصله الا بمعرفة السلطة

---

(٣٢) The Times, April 27, 1883, Cf, Granville to S.C.D. 26-4-1883. Paril Pap Egypt 17 (1883) No. 33. Inclosure.

(٣٣) الذى كان يشغل وظيفة سكرتير عام الشركة بمصر ، والذى عين محله مدير التحركات دى روفيل De Rouville اعتبارا من أول يناير ١٨٨٣ ٠

المركزية الادارية بباريس . وحاول الأعضاء الانجليز اقناع دى لسبس بمزايا تعيين عضو انجليزى له سمعته وخبرته ، وألمحوا له أنه أثناء الحملة العسكرية البريطانية على مصر ، والصدام الذى حدث من جرائها مع الشركة ، يكون من المرغوب فيه جدا . من الوجهة السياسية اذا ما قامت الشركة بقبول تعيين عضو انجليزى فى الوظيفة المشار اليها وأن حكومة جلالة الملكة سوف تقدر بلاشك هذه الروح(٣٤) .

هذا وقد أوضح شارل دى لسبس للأعضاء الانجليز فى الشركة أن الموقف بين حكومة انجلترا وشركة قناة السويس قد تغير تماما نتيجة لما دار بين لورد جرانفيل وممثلى الغرف التجارية وشركات الملاحة يوم الثلاثاء ٢٦ ابريل ، وأن المشكلة ليست بالسهولة التى يظن البعض حلها عن طريق تعيين موظف انجليزى بالقناة ، مهما كان هذا المركز المهم الذى سيخصص له ، ذلك أن الاتفاقية المعقودة بين شركة قناة السويس والحكومة البريطانية عام ١٨٧٦ بالنسبة لهذا الموضوع كافية(٣٥) . كما أوضح شارل دى لسبس أن الفكرة المسيطرة على عقول ممثلى الشركات الملاحية أن شركة قناة السويس المالكة لامتياز القناة تحاول استغلاله لأقصى حد لمصلحتها ، ولكن هذا ليس رأى شارل دى لسبس ، فالامتياز فى نظره التزام ، فالشركة لا تسعى لمكاسب مبالغ فيها على حساب التجارة العالمية ، وأبدى استعداده بالموافقة على تخفيض نسبى لرسوم المرور بحيث تتمشى مع الزيادة فى حركة الملاحة بالقناة . وأن هذا مجرد اقتراح ويمكن قيام المفاوضات بهذا الخصوص على أساس ما ذكره ، أى بحث مصالح كل من شركة قناة السويس والشركات الملاحية والغرف التجارية البريطانية(٣٦) .

---

(٣٤) British S.C.D. to Granville, Dec. 11-1882. Parl. Pap. Egypt 17 (1883) No. 10.

(٣٥) عن هذه الاتفاقية انظر بالتفصيل : السيد حسن جلال ، الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس ص ١٩٦ وما بعدها .

(٣٦) British S.C.D. to Granville, Paris, April 30-1883. Parl P. Egypt 17 (1883) No. 35.

الحكومة البريطانية تطالب بنصيب أكبر فى ادارة شركة قناة السويس :

وطلب جرانفيل من الأعضاء الانجليز بالشركة التباحث حول الاجراءات والترتيبات التى يمكن القيام بها بين الحكومة الانجليزية والشركة بهدف تلبية مطالب الشركات الملاحية والمصالح التجارية لانجلترا . وخول جرانفيل للأعضاء الانجليز السلطة ببدء مفاوضات مبكرة مع دى لسبس متخذا المبادىء الثلاثة الآتية ، والتى ترغب حكومة انجلترا الوصول اليها وهى :

أولا : تحسين مرفق القناة لمواجهة متطلبات التجارة الدولية وحركة السفن المتزايدة .

ثانيا : تخفيض جوهرى لرسوم العبور لقناة السويس .

ثالثا : ضمان نصيب أكبر فى ادارة الشركة .

ومقابل هذه الامتيازات ، تكون حكومة انجلترا مستعدة لمساندة فكرة شق قناة ملاحية ثانية موازية للقناة الحالية . وعلى أساس هذا الهدف تشارك الشركة وتساندها فى الحصول على امتياز من الحكومة المصرية خاص بالاراضى الضرورية لهذه القناة الجديدة ، علاة على أن الحكومة البريطانية ستساند الشركة اذا ما طلبت مد امتيازها الحالى(٣٧) .

وكانت هذه أول اشارة من جانب الحكومة البريطانية لموضوع مد امتياز شركة قناة السويس(٣٨) .

---

(٣٧) Granville to British S.C.D., May 16, 1883. P.R.O. CAB. 37/10 No. 1.

(٣٨) لمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع راجع للمؤلف كتاب : مؤامرة مد امتياز شركة قناة السويس . الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٩٠ .

وكذلك وعدت الحكومة البريطانية بمساندة وجهات نظر دى لسبس بخصوص مد ترعة للمياه العذبة الى بورسعيد(٣٩) ·

وأوضح جرانفيل فى نفس هذه الرسالة أهمية المصالح البريطانية بالقناة وضرورة تعديل نظام الادارة بها ، وأنه فى حالة استجابة دى لسبس لتخفيف الأعباء المالية على السفن والتجارة البريطانية ، بما يتمشى مع رغبات الحكومة البريطانية ، فان على الأعضاء الانجليز عندئذ ارسال مقترحاته لجرانفيل(٤٠) ·

وغداة الاحتلال البريطانى لمصر رفعت اللجنة المشكلة لدراسة مستقبل ادارة حكم مصر تقريرا سريا عن قناة السويس أوصت فيه بالآتى :

« انه من المرغوب فيه الحصول لانجلترا على نصيب أكبر فى التمثيل والنفوذ فى ادارة شئون شركة قناة السويس · ويبدو للجنة أن موقف دى لسبس وشركته تجاه الخديو ، وسوء فهمه لمركز هذه الشركة التجارية ، ليعطى الأساس لمساندة قوية لكى تتقدم الحكومة المصرية بشكوى من جانبها وتزودها بأسباب قوية لاتخاذ أى اجراءات قد تراها ضرورية لمنع تكرار انتهاك الحقوق الاقليمية للخديو . كذلك رأت اللجنة أنه ليس من المعقول أن تكون ٤/٥ حركة الملاحة بالقناة لسفن بريطانية وأن ٧/١٦ من أسهم شركة قناة السويس ملك للحكومة البريطانية ولا تطالب بنصيب أكبر فى الادارة فعلى سبيل المثال يمين ممثلون بريطانيون عن الشركة فى مصر لمراقبة المصالح البريطانية ، التى يجب أن تمثل تمثيلا جيدا بمجلس ادارة الشركة بباريس · كذلك يجب الاسراع فى الحث على نقل مقر ادارة الشركة من باريس الى القاهرة · ذلك أن ظروف منح الامتياز نصت على أن الشركة رغم كونها مصرية ، الا أنها يجب أن يكون مقر ادارتها بباريس ، وبالنسبة للقانون الذى تخضع له

---

(٣٩) Parl. Pap., Egypt 17 (1883), Op. Cit., No. 36.

(٤٠) Ibid.

وعلاقات المساهمين فيما بينهم يجب أن يحكمهم القانون الفرنسى وأن يخضع فقط للقضاء والمحاكم الفرنسية • ولكن هذا النص غير العادى قد فقد أسبابه ، منذ انشاء المحاكم المختلطة فى مصر • وأن أى تغييرات فى المعانى السابق ذكرها اذا عارضتها الشركة سيخضع للتشريع المصرى بموافقة الدول الكبرى(٤١) .

وقد أثار الاعضاء الانجليز فى الشركة ، مع دى لسبس ، بعد عدة اجتماعات ، موضوع ضمان مساهمة انجليزية أكبر فى ادارة القناة فقدموا له مقترحات عديدة لتحقيق هذا الهدف ، ولكن واجهتهم صعاب آنذاك تمثلت فى الخوف مما يترتب على ذلك من شعور معاد من جانب الرأى العام الفرنسى . وأبدى الاعضاء الانجليز أسفهم لارضاء حكومة انجلترا ازاء هذه النقطة ، ولكنهم فى نفس الوقت لا يقبلون الرضوخ لضغط الرأى العام واضطراباته فى انجلترا . وعلى هذا يجلبون على أنفسهم الشعور بعدم الثقة والشك من جانب حملة الأسهم والرأى العام الفرنسى • واقترح الأعضاء الانجليز عدة طرق يمكن بها ضمان نصيب أكبر لمساهمة انجلترا فى ادارة القناة ، وهى :

اعادة دراسة قانون الشركة الأساسى بهدف ازالة الحد الذى يسمح لأى مساهم يحمل ١٠ أسهم بالتصويت فقط فى الجمعية العمومية لحملة الأسهم ، وأن يحل مبدأ التصويت (بالجمعية العمومية) حسب نسبة الأسهم التى يملكها المساهمون ، وركز الأعضاء الانجليز كثيرا على عدالة هذا النظام – والذى لم ينكر كلية – رغم تأكيدات الفرنسيين لهم أن هذا النظام غير مطبق فى الشركات الفرنسية ، الا أن شارل دى لسبس رأى أن الأخذ بهذا النظام فى شركة قناة السويس ، مستحيل فى ذلك الوقت ، لأن معنى ذلك احالة موضوع « التغيير فى نظام الشركة الأساسى » على .

---

(٤١) Secret Report of the Committee appointed to Consider Certain questions to the future administration of Egypt Novem- 4, 1882, CAB. 37/9/103. P.R.O.

الجمعية العمومية لحملة الأسهم للتصويت عليه ، وهم سيعترضون عليه بطبيعة الحال ، لأنه سينقل ادارة الشركة بالتالى الى أيدى الحكومة البريطانية(٤٢) ٠

واعترض شارل دى لسبس على تعيين عدد من الموظفين الانجليز فى الوظائف الرئيسية بالشركة مكررا مبدأ عدم الاعتراض على تعيين موظفين انجليز فى الوظائف ، على أساس البدء من أول السلم الوظيفى حيث يتدرجون فى هذه الوظائف . ذلك أن تعيين موظفين انجليز جدد فى المناصب العليا « سيكون له تأثيره المدمر فى النظام الحالى للشركة » ٠ فسينظر اليهم على أساس أنهم معينون من قبل الحكومة ٠

أما بخصوص وظيفة « **مفتش الملاحة** » فقد عبر دى لسبس عن اقتناعه بأنه لن تكون هناك أية مشكلة اذا تم اختيار ضابط مناسب لهذه الوظيفة ، وسينتهز عندئذ الفرصة المناسبة ليوصى مجلس الادارة بتعيينه(٤٣) ٠

موقف دى لسبس من زيادة عدد الأعضاء الانجليز بمجلس ادارة الشركة ومشكلة المرشدين :

رأى دى لسبس أن الأعضاء الانجليز الثلاثة الموجودين آنذاك بمجلس ادارة الشركة ، يتمتعون بمركز فريد لتمثيل حكومة انجلترا ، وقد وافق مجلس الادارة والجمعية العمومية لحملة الأسهم على تعيينهم فى عام ١٨٧٦ ، اعترافا منهم بمصالح انجلترا غير العادية فى الشركة ٠ ولم ير دى لسبس أن زيادة عدد الأعضاء الانجليز فى مجلس ادارة الشركة ستزيد من سلطة حكومة انجلترا فى المجلس ، والتى هى أقوى من أى مساهم أو مجموعة مساهمين ،

---

(٤٢) British S.C.D., To Granville, Paris 20. May 1883, Parl. Pap. Egypt 17 (1883), No. 37.

(٤٣) Ibid.

لا يوجد مساهمون ممثلون بطريقة مباشرة فى المجلس . وأن
يادة من هذا النوع سوف تضعف ـ بطبيعة الحال ـ من نفوذ
ساء الانجليز الثلاثة الرسميين ، وتخلق شعورا بالعداوة
ضاء من جانب الأعضاء الفرنسيين والتى لم تكن موجودة من
بالمجلس . وأكد دى لسبس أن الحكومة البريطانية ليست فقط
ة بطريقة مباشرة فى مجلس الادارة عن طريق الأعضاء الانجليز
ثة الذين لهم وزنهم فى المجلس بوصفهم المتحدثين باسم الحكومة
طانية ، بل ان ستاندون (أحد الاعضاء الانجليز) سوف
ح عضوا فى لجنة الادارة وبذلك يشارك بطريقة نشطة فى
رة اليومية لشئون الشركة . أما العضوان الآخران فسوف
عدان فى اللجنة المالية التى تعرض عليها كل الأمور المهمة قبل
ها على مجلس الادارة . وبرهن دى لسبس على رغبته فى
ة أهمية الأعضاء الانجليز الثلاثة فى مجلس الادارة ، أنه عندما
مكان أحد نواب رئيس الشركة ، سيتم اختيار نائب للرئيس
ئذ من بين الأعضاء الانجليز(٤٤) .

كلة المرشدين :

وهناك مشكلة أخرى كانت مثار نزاع بين الشركة وملاك
سفن ، هى عدم وجود عدد كاف من المرشدين الانجليز فى قناة
ويس . فقد استخدمت الشركة ثلاثة مرشدين انجليز فقط من
مجموع المرشدين البالغ عددهم ١١٧ مرشدا وكان عدد قليل منهم
يفهم ويتحدث اللغة الانجليزية بطلاقة(٤٥) . وقد أرسل الأعضاء
جليز بالشركة الى جرانفيل قائمة بأسماء وجنسيات وأعداد
شدين الذين يعملون بالقناة وهم : ١٧ مرشدا ببوغاز بورسعيد
١٢ يونانيا ، ٢ فرنسى ، ١ انجليزى من أصل مالطى ، ١
ساوى ، ١ ايطالى أما مرشدو القناة فيبلغ عددهم ٩٧ مرشدا

---

(٤٤) Parl. Pap. No. 37. Op. Cit.

(٤٥) Rice to Admirality. Port Said. August 28. 1883. Parl. Pap. Egypt 17 (1883) Inclo. IN. No. 9.

(٢٧ فرنسيا ، ٢٤ ايطاليا ، ١٩ يونانيا ، ١٧ نمســاويا ، ١٠ انجليز) (٣ انجليز + ٧ مالطيين) (٤٦) .

هذا علاوة على أن هناك من كان يؤكد أنه لم يكن من بين هؤلاء المرشدين الذين يعملون بالقناة ، سوى ٢٠ مرشدا فقط على درجة من الكفاءة فى العمل فى خدمة الشركة ، وأن المرشدين يعينون بدون مؤهلات . وحيث ان المسئولية الكاملة كانت تقع على عاتق ربابنة السفن ، فى حالة حدوث حادثة حسب قانون الشركة ، لذلك تملك الغرور غالبية المرشدين ووصفهم البعض بأنهم مثيرون للشغب فكثيرا ما كانت تنشب معارك وصدام بين ربابنة السفن والمرشدين ومن ثم كثرت شكاوى ربابنة السفن من المرشدين . وكان مرشدو الميناء المكلفين باحضار السفن من منطقة الانتظار الى الميناء ، أقل خبرة ودراية من مرشدى القناة ، وكثيرا ما قدمت شكاوى ضـــد كفاءتهم فى هذا العمل ، وأن السفن تحجز خارج ميناء بورسعيد ، وقد تضطر الى القاء مخطافها ليلا وهو احتجاز له خطورته . علاوة على أن نظام البدلات الذى يمنح للمرشدين غير مجز(٤٧) . وعندما يتسبب هؤلاء المرشدون — عديمو الخبرة — فى جنوح السفن بالميناء أو بالقناة عند ارشادها ، فان المسئولية تقع أولا وأخيرا على ربابنة السفن ، حيث ان لائحة الملاحة بالشركة تنص على أن مرشدى قناة السويس انما يضعون فقط خبرتهم ومعرفتهم العملية بالقناة تحت تصرف الربابنة . وكان هذا النص مثارا للجدل والمشاكل . فعندما تجنح سفينة ما بالقناة ، بسبب خطأ وقع من المرشد ، فان السفينة تتحمل نفقات كل المعدات التى تستخدمها شركة قناة السويس لاعادة

---

(٤٦) British S.C.D. to Granville, July 14, 1883, Parl. Pap. Egypt 3 (1884) No. 2.

(٤٧) Captain Rice to Admiralty. Port Said. No. 9 Op. Cit., Parl, P.

السفينة الى المجرى الملاحى ، وذلك قبل مغادرة السـفينة لميناء بورسعيد أو السويس(٤٨) ٠

ويعلق الربان ريز على ذلك بقوله : « فما ذنب ربان السفينة اذا كان المرشد الذى عينته شركة القناة لا يفهم اللغة الانجليزية ، فكيف يفهم اذا كان قد أعطى أمرا صـحيحا ، أم فى الاتجـاه الخاطىء ؟ »(٤٩) ٠

وضرب مثلا بشكوى وزارة البحرية البريطانية من ذلك المرشد الذى صعد على احدى السفن الحربية البريطانية (Orantes) ولم يكن يعرف التحدث باللغة الانجليزية أو حتى اللغة الفرنسية ، ولفتت الادميرالية البريطانية نظر الأعضاء الانجليز بالشركة لهذا الأمر ، وعلى ضرورة تواجد المزيد من المرشـدين الذين يتحدثون اللغة الانجليزية بالقناة بطلاقة ، وأنه فى حالة اذا كان من المتعذر تعيين مرشـد يتحدث الانجليزية ، فيستعان بواحد آخر يتحدث الفرنسية(٥٠) ٠

هذا وقد أثار الأعضاء الانجليز مع دى لسبس مسألة زيادة عدد المرشدين الانجليز الذين يعملون بقناة السويس ، وقد أبدى دى لسبس ترحيبه بهذا الاقتراح لتعيين نسبة كبيرة من المرشدين الانجليز اذا ما تقدموا لهذه الوظيفة(٥١) ٠

وأوضح الأعضاء الانجليز لدى لسبس أهمية وجود مرشدين يجيدون الانجليزية لارشاد السفن الانجليزية بالقناة ٠ لسـهولة

---

(٤٨) مازالت هذه الفقرة معمولا بها حاليا فى لائحة الملاحة بهيئة قناة السويس مادة ١٧ من لائحة الملاحة سنة ١٩٧٧ ٠

(٤٩) Parl. P. Op. Cit.,

(٥٠) Admirality To F.O., P.R.O. May 29, 1884. 78/3723.

(٥١) British S.C.D. to Granville. Paris, 20. May, 1883, Parl. Pap. Egypt 17 (1883) No. 37.

التفاهم بينهم وبين ربابنة السفن الانجليزية فى فترة ارشادهم للسفينة فعلى الرغم من تواجد عدد كبير من المرشدين المالطيين واليونانيين والايطاليين الذى يعملون بالشركة على أساس اجادتهم اللغة الانجليزية ، الا أن الشكوى من غياب مرشدين انجليز كانت لها حجتها القوية . وعلى هذا كانت مسألة تعيين مرشدين انجليز ومفتش للملاحة فى اتفاقية يوليو ١٨٨٣ (٥٢) من المزايا التى حصلت انجلترا من أجل زيادة العنصر الانجليزى بالقناة(٥٣) . ولخص الأعضاء الانجليز ، فى محادثاتهم مع دى لسبس فى ٢٠ مايو ١٨٨٣ الامتيازات التى يمكن موافقته عليها وهى :

١ ـ انشاء قناة ثانية .

٢ ـ الغاء رسوم الارشاد والتخفيض التدريجى لرسوم المرور .

٣ ـ تعيين ضابط انجليزى فى وظيفة « مفتش ملاحة » تختاره الحكومة البريطانية ، لتقوم شركة قناة السويس بعد ذلك بتعيينه ، وكذلك تعيين مرشدين انجليز . وفى مقابل تلك الامتيازات التى يقدمها دى لسبس للحكومة البريطانية ، فانه يرجو من الحكومة البريطانية بذل مساعيها الحميدة للحصول من الحكومة المصرية على :

(أ) الأراضى المطلوبة لشق القناة الملاحية الثانية وكذلك الأراضى اللازمة لتوسيع الموانى .

(ب) مد الامتياز الحالى للشركة .

(د) تسهيلات لشق ترعة مياه عذبة فيما بين الاسماعيلية وبورسعيد(٥٤) .

---

(٥٢) راجع الاتفاقية ص ١١٨ من هذا البحث .

(٥٣) Report By British S.C.D. to Granivlle, London July 11 1883 Parl. Pap. Egypt 12 (1883) annex.

(٥٤) Parl Pap. Egypt 17 (1882) No. 37, Op. Cit.

وأبدى جرانفيل رأيه بأن حكومة انجلترا ليست ميالة للاقتراح الخاص بزيادة عدد الأعضاء الانجليز فى مجلس ادارة شركة قناة السويس ، بشرط أن تكون هناك بدائل أخرى لزيادة المساهمة فى الادارة بشكل يتكافأ مع مصالح انجلترا فى القناة • ووافق جرانفيل على فكرة تعيين أحد الأعضاء الانجليز بمجلس ادارة الشركة ، فى وظيفة نائب الرئيس ، التى اقترحها دى لسبس ، وأن يكون الآخر عضوا فى لجنة الادارة ، كما وافقت الحكومة على الاقتراح الخاص بتعيين مفتش للملاحة يكون انجليزيا • وكذلك تعهد دى لسبس بزيادة عدد المرشدين الانجليز بالقناة(٥٥) •

الاتفاقية المؤقتة المبرمة بين الأعضاء الانجليز بالشركة وبين دى لسبس فى ١٠ يوليو ١٨٨٣

جهود الحكومة البريطانية :

واتخذت الحكومة البريطانية موقفا أخف وطأة على شركة قناة السويس من الرأى العام البريطانى ومن الشركات الملاحية وغرف الملاحة وملاك السفن والتجار الانجليز الذين هاجموا دى لسبس وشركة قناة السويس هجوما عنيفا عامى ١٨٨٢ ، ١٨٨٣ •

ولم يستطع ساسة انجلترا وقد ابتلعوا مصر لقمة سائغة ، أن يبتلعوا أيضا شركة قناة السويس ، والا أثاروا على أنفسهم مشاكل دولية لا قبل لهم بها ، وخاصة من جانب فرنسا ، فقد تهدد مركزهم فى مصر كلها • لهذا نجد ساسة انجلترا يتبعون أسلوب التفاهم مع دى لسبس لكسب وده والحصول على ما يريدون • فنجد جرانفيل يرغب فى التوصل الى اتفاقية معقولة مع دى لسبس يرضى بها كبرياء الفرنسيين ويشعرون بفائدتها وفى نفس الوقت لا تثير الرأى

---

(٥٥) Granivlle to British S.C.D., F.O, June 1, 1883, Parl. Pap. Egypt 17 (1883) No. 39.

العام البريطاني . وقد طلب جرانفيل من كرومر اقتراح مثل تلك الاتفاقية(٥٦) .

وكان دى لسبس قد وصف فى اجتماع حملة الأسهم بجلسة ٤ يونية ١٨٨٣ ، اتفاقية ١٨٧٦ بأنها اتفاقية لها طابع دولى وبأنها الاتفاقية الثانية بعد عقد الامتياز نفســـه ، وهاجم الاحتجاجات البريطانية ووصفها بأنها « اضطراب عقيم » أثاره الحاقدون على أولئك الذين ساهموا بأموالهم وضحوا بها كأول مستثمرين من أول لحظة فى مشروع يهدف الى خدمة العالم بانشاء قناة . وحاول دى لسبس الدفاع عن حقوق حملة الأسهم بالاشارة الى محاولة الحكومة البريطانية مضاعفة التزامات حملة الأســـهم المالية ، أو بالأحرى تخفيض أرباحهم بمحاولتها فرض مصاريف تحسين قناة السويس عن طريق أعمال مبالغ فيها أو عن طريق تخفيض رسوم المرور ، كل ذلك لحساب الملاحة البريطانية(٥٧) .

ويرى الباحث هنا أن الجمعية العمومية لحملة الأسهم كانت بالنسبة لدى لسبس أشبه ما تكون ببرلمان أو مجلس تشريعى يجلس هو على قمته كملك لدولة هى منطقة قناة السويس من أراض وقناة ملاحية وانشاءات تابعة للقناة . وداخل هذا البرلمان (الجمعية العمومية لحملة الأسهم) يتم اتخاذ القرارات ويصدق على المقترحات التى يقدمها اليهم دى لسبس . ومجلس ادارة الشركة يمثل مجلس الوزراء ، ورئيس المجلس هو رئيس الدولة وفى نفس الوقت رئيس مجلس الوزراء .

واستغل دى لسبس منبر الخطابة فى الجمعية العمومية للرد على الهجوم عليه والانتقادات الموجهة اليه من جانب الصحافة والرأى العام البريطانى وغرف الملاحة والبحار وملاك السفن البريطانيين

---

(٥٦) Granilville to Cromer, F.O. 6 33/7. No. 1. P.R.O. June 29, 1883. Cromer Private Papers.

(٥٧) Bulletin Décadaire June 6, 1883 No. 412 Bis

الذين ذهبوا فى وصفهم لدى لسبس بأنه دكتاتور شركة قناة السويس(٥٨) • وأخذت المعركة طريقها بين أطراف ثلاثة : الحكومة البريطانية وشركة قناة السويس والرأى العام البريطانى ممثلا فى ملاك السفن والشركات الملاحية والتجار والصحافة البريطانية • فنجد مثلا اتحاد ملاك السفن البخارية التى تنقل التجارة الى الشرق والتى ارتفع مقدار حمولة اسطولها الى ٤ ملايين طن ، قد شعروا بعدم الرضا على ملاحظات دى لسبس بالجمعية العمومية لحملة الأسهم سابقة الذكر ، وبالتحالف المكشوف بين دى لسبس والأعضاء الانجليز فى مجلس ادارة الشركة ، ووصفهم بأنهم جلبوا العار على انجلترا ، وأنهم قد تولوا « وظيفة ضخمة يتم عن طريقها سرقة بلادهم »(٥٩) •

ودارت مفاوضات ومناقشات ودراسات ـ كما رأينا ـ بين الحكومة البريطانية وشركة قناة السويس فى النصف الأول من عام ١٨٨٣ نتيجة لضغط الرأى العام البريطانى وموقفه من شركة القناة • وكان من نتيجة التقدم المرضى للمفاوضات بين دى لسبس والأعضاء الانجليز بالشركة ، اعلان دى لسبس فى ٢١ يونية ١٨٨٣ عن نواياه فى اقامة أضواء كهربية على القناة ، وأعلنت شركة قناة السويس فى ٥ يوليو أسس التفاهم بينها وبين الحكومة البريطانية وأعلن تشيلدرز Childers ذلك فى مجلس العموم البريطانى فى ١١ يوليو ١٨٨٣(٦٠) • فبناء على تعليمات الحكومة البريطانية كثفت الاتصالات بين دى لسبس والأعضاء الانجليز بمجلس ادارة الشركة وتمت اتصالات بينهما خلال شهرى ابريل ومايو ١٨٨٣ ، وتدارسوا معه موضوعات تحسين القناة والطريقة التى ستدار بها القناة مستقبلا • ولم تسفر هذه المحادثات مع دى لسبس عن تقارب لوجهات النظر بينهما • وعلى هذا دعت الحكومة البريطانية دى لسبس ليكون

---

(٥٨) Ibid. No. 412. PP. 326 — 28.

(٥٩) Farnie, Op. Cit., P. 312.

(٦٠) Ibid.

فى لندن فى موقع قريب ومباشر مع حكومة جلالة الملكة · وسافر دى لسبس مع ابنه شارل ايمى دى لسبس الى لندن للتشاور · وعقدا هناك جلسات عديدة مع جرانفيل ومع وزير الخزانة ومع وزير التجارة ، حيث أزيلت نقاط الخلاف المتبقية · وتم التوقيع على النقاط الرئيسية لاتفاقية ١٠ يوليو ١٨٨٣ المؤقتة(٦١) ·

وفى الحقيقة نجد أن الحكومة البريطانية قد ساندت المفاوضات التى كانت قد دارت بين الأعضاء الانجليز بالشركة وبين دى لسبس بخصـــــوص اتفاقية ١٠ يوليو ١٨٨٣ ، وحظيت بموافقة حكومة انجلترا(٦٢) ·

كذلك أخطر دى لسبس دوناى D'Aunay ــ القائم بالأعمال الفرنسى بلندن ــ أن يحيط وزير خارجية فرنسا علما ، بأنه قد تم الاتفاق مع الحكومة البريطانية وسيتم توقيع الاتفاقية معها فى الغد ١٠ يوليو ١٨٨٣ وهى تسوية يراها دى لسبس مرضية جداً · وأن القرض ــ الذى نصت عليه الاتفاقية ــ وســـتقدمه وزارة الخزانة البريطانية قدره مائتا مليون فرنك لبنـــــاء القناة الجديدة ، بحيث تصبح شركة قناة السويس فى غير حاجة عندئذ الى اللجوء لرجال المال الفرنسيين · وكان دى لسبس قد لقى ترحيبا من جانب الوزراء الانجليز . وهو دليل وبرهان رآه دى لسبس يؤكد الود والتعاطف من جانب الحكومة البريطانية ورغبتها فى ايقاف سياسة ســـوء الفهم(٦٣) ·

---

(٦١) Report by Britisd S.C.D. On Provisoinal agreement with M. de Lesseps of July 10 1883 Parl P. Egypt 12 (1883)

(٦٢) Granivlle to British S.C.D. F.O., July 16. 1883. Parl Pap. Egypt 3 (1884) No. 3.

(٦٣) D'aunay to Challement وزير خارجية فرنسا Lond. Juty. 8, 1883, D.D.F. 1ère série T.V., No. 59.

بنود اتفاقية ١٠ يوليو ١٨٨٣ المؤقتة :

١ ــ تقوم الشركة بانشاء قناة ملاحية ثانية موازية تقريبا للقناة الحالية وذات عمق وعرض كافيين لمواجهة التطور المستمر لبناء السفن ٠

٢ ــ أن تتم القناة الثانية فى أواخر عام ١٨٨٨ بقدر الامكان ٠

٣ ــ ٤ ، ٥ ــ خاصة بمسألة تخفيض رسوم المرور ٠

٦ ــ عند أول فرصة لخلو وظيفة نائب الرئيس سيعين أحد الأعضاء الانجليز باستمرار نائبا للرئيس ٠

٧ ــ أن العضو الانجليزى فى الادارة الذى يعمل حاليا كعضو شرف فى لجنة الادارة سوف يصبح عضوا عاملا عندما تسمح الخلوات بذلك ٠ وبعد ذلك يصبح أحد الأعضاء الانجليز عضوا مستديما فى اللجنة ٠

٨ ــ أن يصبح العضوان الانجليزيان أعضاء فى اللجنة المالية ٠

٩ ــ أن تختار الحكومة البريطانية ضابطا انجليزيا للتعيين بمعرفة مجلس ادارة الشركة فى وظيفة « مفتش للملاحة » وتحدد اختصاصاته بالاتفاق مع أعضاء مجلس الادارة الانجليز ٠

١٠ ــ تعهد الشركة بتعيين نسبة عادلة من المرشدين الانجليز فى القناة مستقبلا ٠

١١ ــ أن تبذل الحكومة البريطانية مساعيها الحميدة لكى تحصل على الامتيازات الضرورية الآتية للشركة من الحكومة المصرية :

(أ) الاراضى المطلوبة لشق القناة الجديدة ومناطق الاقتراب منها ٠

(ب) القناة العذبة بين الاسماعيلية وبورسعيد على الاسس التى سبق للحكومة البريطانية قبولها .

(جـ) مد الامتياز الحالى لشركة قناة السويس لسنوات عديدة، ٩٩ عاما تبدأ من اتمام حفر القناة الثانية . ومقابل مد هذا الامتياز ، ستدفع الشركة للحكومة المصرية ابتداء من بداية العقد الجديد ولمدة ٩٩ عاما الى خزانة الحكومة المصرية ١٪ من اجمالى الربح الصافى .

١٢ ـ تقرض الحكومة البريطانية الشركة بالتقسيط ما يتطلبه شق قناة ثانية تتضمنه القناة العذبة ، وذلك بمبلغ لا يتجاوز ٨ ملايين جنيه استرلينى وبفائدة ٣½٪ سنويا ويسدد القرض على مدى خمسين عاما .

١٣ ـ تقديم رؤوس موضوعات الاتفاقية على الفور لمجلس العموم البريطانى . وستقدم تفاصيل هذه الاتفاقية لمجلس ادارة الشركة بالاتفاق مع حكومة انجلترا ، ولن تصير نافذة المفعول الا بعد اقرار البرلمان لها . ووقع عليها : دى لسبس وريفرز ولسون واستوكس(٦٤) .

موقف القوى المتصارعة من اتفاقية يوليو ١٨٨٣ :

هذا وقد أرسل الاعضاء الانجليز فى ادارة الشركة تقريرا مفصلا حول جميع بنود الاتفاقية المؤقتة . فبالنسبة لموضوع زيادة مشاركة انجلترا فى ادارة الشركة ، رأوا أن تحقيق هذا الهدف يتم عن طريق اسهام أكبر فى الادارة سواء فى قناة السويس نفسها أم فى رئاسة الشركة بباريس Head Quarters أو بالاثنين معا . ولكن التنفيذ ليس بالأمر السهل .

(٦٤) Report by British S.C.D. to Granville. London July 11, 1882. Parl. P. Egypt 12 (1883) Annex.

أما فيما يتعلق بالموظفين في مصر ، فان مسألة تعيين موظفين انجليز جدد في أدنى السلم الوظيفي أمر سهل ، وهو متاح لجميع الجنسيات • وعلى هذا لن يكون هناك اعتراض على تعيين موظفين انجليز جدد ، اذا ما تقدموا لشغل هذه الوظائف • وعلى هذا يكون من المرغوب فيه في المستقبل تشجيع الموظفين الانجليز الشبان للالتحاق بخدمة الشركة ، ولكن الوظائف العليا قد تم شغلها بالترقيات ، وعلى هذا يصبح من الظلم للموظفين الموجودين بالخدمة وأمرا يدعو لاثارة الشكوى والضغينة اذا ما تم تعيين موظفين انجليز في هذه الوظائف العليا ، بالادارة المركزية للشركة مباشرة دون سابق خدمة بها • وعلى هذا كان من الصعب على دى لسبس أن يمنحنا مثل هذا الامتياز • وان كان دى لسبس قد وافق على مسألة تعيين « مفتش ملاحة » انجليزى تختاره الحكومة الانجليزية ويكون تحت تصرف ربابنة السفن الانجليزية المارة بالقناة لتلقى شكواهم والذى يسهل عملية عبور سفنهم بشكل عام(٦٥) •

وكان شارل دى لسبس قد قدم - عقب عودته من رحلته لباناما في ربيع ١٨٨٣ - اقتراحا لمجلس ادارة شركة قناة السويس بانشاء وظيفة جديدة بالقناة تسمى : « مفتش ملاحة » يتولاها انجليزى • وقد شكر جرانفيل دى لسبس على هذا الاقتراح(٦٦) •

وقد رأى الأعضاء الانجليز بادارة الشركة ضرورة أن يتولى هذه الوظيفة ضابط بحرى برتبة « ادميرال » أو على الأقل ربان وذلك بهدف ازالة الشكاوى المتزايد عددها في الآونة الأخيرة والتى كانت مثار صدام بين ربابنة السفن والوكلاء الملاحيين وبين موظفى شركة قناة السويس ، على أن تحدد وظائفه واختصاصاته بعناية في اتفاقية مع الاعضاء الانجليز والذين يعتقدون أنه من الضرورى اعطاؤه

---

(٦٥) Ibid.

(٦٦) British S.C.D. to Granville, No. S 27, 30 dated, Mar 3, 1883 Parl. P. Egypt 17 (1883).

سلطات ومسئولية معقولة ، ويجب أن يكون له استقلاله عن فروع الادارة بشركة القناة(٦٧) ٠

هذا وقد استند هتروفو Hitrovo (٦٨) الى مسألة « مفتش الملاحة » بأن الحكومة البريطانية قد فكرت فى وقت ما فى انشاء منصب مفتش لقناة السويس يشغله أحد ضباط الأسطول البريطانى ، كدليل لانشاء سلطة دولية دائمة فى منطقة قناة السويس(٦٩) ٠

وبعد أن أبرم اتفاق بين شركة قناة السويس وبين ملاك السفن قضى على أسباب النزاع ، ومن ثم لم تعد هناك حاجة لهذه الوظيفة(٧٠) ٠

وكذلك كان هناك اقتراح بأن يتولى ادارة القناة الملاحية الثانية انجليز ، ولكنه قوبل بالاعتراض الشديد ٠ فمصاريف الموظفين المضاعفة وذلك عندما يتم تشغيل القناتين معا بمعرفة نفس موظفى الشركة فيه اقتصاد للمصروفات ، علاوة على استحالة انشاء هيئتين من الموظفين مختلفى الجنسية واللغة والعادات جنبا الى جنب ، وما يترتب على ذلك من أخطار الصدام والحقد بينهما(٧١) ٠

وبالنسبة لموضوع الحصول على نصيب أكبر فى الادارة المركزية للشركة بباريس ، رأى الأعضاء الانجليز أنه رغم تزايد

---

(٦٧) Report of B.S.C.D. Parl. P. Egypt. 12 (1883) Op. Cit.

(٦٨) مندوب الروسيا فى مؤتمر باريس الخاص ببحث قناة السويس (١٨٨٥) وذلك فى معرض رده فى اللجنة الفرعية على المندوب البريطانى بخصوص انشاء لجنة دولية لمراقبة تنفيذ المعاهدة المقترحة للقناة ، انظر : PP. Egypt 19 (1885) No. 11., May 6, 1885.

(٦٩) Ibid.

(٧٠) انظر ص ١١٢ من هذا الفصل ٠

(٧١) Report of B.S.C.D. Op. Cit.

اهمية هذا المطلب فى انجلترا ، الا أنهم لا يحبذون مسألة زيادة عدد الأعضاء الانجليز بمجلس ادارة الشركة . اذ ليست العبرة بزيادة العدد ، وانما بضمان أن يكون لهم الأغلبية فى المجلس ، وأن زيادة عضوين أو ثلاثة بمجلس الادارة لن تقوى بل تضعف من سلطة ممثلى انجلترا بالمجلس . وضربوا مثلا بأنه خلال السنوات السبع التى تولى فيها الأعضاء الانجليز الثلاثة العمل بالمجلس ، تمت دراسة ومناقشة الأمور ذات الأهمية بطريقة ثابتة ، وتمت تسوية المشاكل عن طريق الاتصال مع الرئيس ونائب الرئيس وذلك قبل عرضها رسميا على المجلس « ولم تذكر مناسبة واحدة فى أذهاننا حدث فيها انقسام بالمجلس فى مسألة ذات أهمية حقيقية » . وعلى هذا لا توجد فائدة ستعود من جراء زيادة الأعضاء الانجليز فى مجلس الادارة ولهم نفس الشخصية الرسمية التى للأعضاء الانجليز الثلاثة الموجودين حاليا بالمجلس ، واذا ما نص على حجز عدد معين من المقاعد بالمجلس للانجليز ليست لهم الصفة الرسمية وانما فقط على أساس جنسيتهم، فستكون نتيجة ذلك خلق كتلة منفصلة ، وهذا سيؤدى الى نظام التصويت باستمرار حول المسائل المعروضة على المجلس ، وفى هذا ضرر للمصالح البريطانية لأن الأعضاء الانجليز فى المجلس سيكونون اقلية(٧٢) .

هذا وقد وافق دى لسبس على تعيين نائب للرئيس يحل محله اثناء غيابه ، وأن يتم اختياره باستمرار من بين الأعضاء الانجليز بالمجلس ، بينما يعين واحد بلجنة الادارة واثنان باللجنة المالية التى تقدم لها كل المسائل للموافقة عليها قبل عرضها على المجلس . وهذا هو كل ما استطاع الأعضاء الانجليز الحصول عليه من دى لسبس الذى أوضح أن حملة الأسهم سيوافقون عليها الا أن مسألة اعادة تشكيل المجلس بحيث يصبح لانجلترا الأغلبية فيه فقد كان الهدف العملى منه هو حماية المصالح البريطانية المرتبطة بالقناة(٧٣) .

(٧٢ ، ٧٣) Ibid.

ولم يظهر دى لسبس تعجله فى طلب القرض الذى ستقدمه له الحكومة البريطانية لانشاء القناة الثانية ـ رغم الفائدة التى ستعود على الشركة ـ فقد رأى أن المساهمين لن يوافقوا عليه لأنه لا يمثل ميزة بالنسبة لهم ، فلن يجنوا مزايا من ورائه(٧٤)) .

عندئذ طلب دى لسبس عقد جلسة طارئة لمجلس ادارة الشركة يوم ١٢ يوليو ١٨٨٣ لبحث مشروع الاتفاقية وقد أوضحت المناقشات أن كثيرا من أعضاء المجلس قد انتابتهم الدهشة والفزع لما أسموه بخطورة هذا الامتياز الذى قدمه دى لسبس على حساب الشركة :

«They considered the magnitude of the concession made by M. Delsseps on behalf of the Company». (٧٥) .

فانتقدوا بشدة بنود الاتفاقية ، وتركزت انتقاداتهم حـــول مسألة تقديم انجلترا قرضا لانشاء القناة الجديدة · وكذلك مسألة تعيين « مفتش للملاحة » وقد رد شارل دى لسبس على هذه الانتقادات بطريقة مقنعة ودافع عن المزايا المتبادلة للطـــرفين فى الاتفاقية المقترحة · وأنه حسب قانون شركة قناة السويس يستلزم مرور شهر لاعطاء الموافقة الرسمية بالتصويت بالنسبة لتعديل تعريفة رسوم العبور أو بالنسبة لطلب القرض · ولم يكن أمام المجلس فى هذا اليوم سوى التصويت على المسائل العامة ، وعلى هذا كان على المجلس أن ينعقد بعد شهر من هذا التاريخ لاصدار القرار · وأبدت غالية أعضاء المجلس عدم رضاها عن بنود الاتفاقية ، وأوضحت أن المزايا التى قدمت للحكومة البريطانية لا تتناسب مع ما سيحصلون عليه من فوائد(٧٦) ·

---

(٧٤) Ibid.

(٧٥) Standen to Granville. Paris. July 12, 1883. Parl. Pap Egypt. 17 (1883) No. 47.

(٧٦) Standen to Granville, Paris. July 12, 1883. Parl Pap. Egypt 17 (1883) No. 47.

موقف دى لسبس وفرنســـــا :

أما فى فرنسا فكان الوضع يختلف ، فقناة السويس ارتبطت بعواطف ومشاعر الفرنسيين ، فهى انتصار للحضارة الفرنسية ، رغم معارضة انجلترا ووقوفها ضد شق قناة السويس . لذلك أثلج الاتفاق الجديد مع الشركة ، صدر الفرنسيين ، وجعل حملة الأسهم يتطلعون الى امتيازات مشابهة(٧٧) .

هذا ، واذا نظرنا الى حمولة السفن الفرنسية التى عبرت القناة نجدها قد سارت ببطء منذ عام ١٨٧٦ ، وانخفضت نسبة نصيبها من الحمولات العابرة للقناة من ٨ر٣٪ عامى ١٨٧٠ ــ ١٨٨٠ الى ٨ر٤٪ فى عام ١٨٨١ . ثم ازدادت حمولة السفن الفرنسية بشكل كبير بنسبة ٤٤٪ فى عام ١٨٨٢ وبنسبة ٩٥٪ عام ١٨٨٣ نتيجة ظهور خطوط ملاحية فرنسية جديدة عبر قناة السويس الى الموانى التى تحت الاحتلال الانجليزى مثل سيدنى وكلكتا وهونج كونج والبصرة . كما ارتفع نصيب فرنسا من اجمالى الحمولات بالقناة من ٦ر٥٪ عام ١٨٨٢ الى ٧ر٩٪ فى عام ١٨٨٣ . وهكذا مزجت قناة السويس المصالح المالية والعاطفية للفرنسيين ، لأنها ذكرت فرنسا بعملها العظيم حتم أنف انجلترا(٧٨) .

وبعث دى لسبس برسالة الى جلادستون فى ٢٠ يوليو ١٨٨٣ مؤكدا له أن الرأى العام فى فرنسا استطاع أن يطوى صـــفحات الماضى ويغفر ، ورحبت بالاتفاق . أما فى انجلترا فقد أعلن الرأى العام عن وجهة نظره بطريقة متسرعة ، فمازالت العداوة القديمة مستعرة عند البعض ، لذلك تناسوا أهمية الاتفاق الجديد ومزاياه بتسرعهم بالحكم عليه . وأبدى دى لسبس أسفه لاثارة مناقشات حادة بين الدولتين الصديقتين ، وخشى أن تحدث هذه المناقشات

---

(٧٧) The Times, 14 July 1883.

(٧٨) Farnie, Op. Cit. P. 309.

جرحا لا يمكن التئامه قبل فترة طويلة ، فمن مصلحة البلدين أن يسود الصفاء وتقوم الصداقة بينهما على أسس متينة • وأسف دى لسبس كل الأسف لرؤية هذا العمل العظيم الذى قامت به الراسمالية الفرنسية فى مصر لصالح التجارة العالمية وقد أصبح مثار فرقة ومناقشات برلمانية ، وأن يحدث ذلك على مرأى ومسمع من أوربا التى تشهد على خطأ يرتكب من حكومة انجلترا ، وهى حكومة الأحرار ، ونرى كيف تذبح العدالة • ثم يستطرد دى لسبس فى رسالته لجلادستون بقوله : « ولذلك وابتغاء مصلحة السلام العام ولخدمة التحالف الفرنسى البريطانى الذى لا غناء عنه لحضارة العالم ، أرجو ألا تقيدوا أنفسكم قبل ملاك السفن وقبلى بنصوص الاتفاق الذى وقعنا عليه • ويملك مجلس ادارتنا طبقا لنظام الشركة الحالى ، السلطات اللازمة التى تجيز له أن يقرر حفر قناة ثانية كما يملك أن يرفع رسوم المرور ، وسيمدنا حملة الأسهم بالمعونة اللازمة لحفر القناة الثانية • وبناء على ذلك أعلن أنه فى حالة ايقاف العمل بالاتفاق الذى عقدنا وكذا فى حالة الغائه ، سنقوم من جانبنا بحفر القناة الثانية وسنستمر محافظين على علاقات الود والصداقة التى تربطنا بممثلى صاحبة الجلالة فى مجلس الادارة وستجرى التحسينات اللازمة للقناة لتظل مفتوحة لملاحة أساطيل الدول المختلفة ، من غير تمييز أو استثناء ، وعلى أساس المساواة التامة كما جاء فى عقد الامتياز »(٧٩) •

وقد قام جلادستون بتلاوة خطاب دى لسبس على البرلمان البريطانى(٨٠) • وشكر جلادستون دى لسبس على رسالته الصريحة وعلى ما أبداه فى خطابه بخصوص مسألة عدم التزام جلادستون بناء على الظروف آنذاك ، باستعجال الاتفاقية فى البرلمان(٨١) •

---

(٧٩) De Lesseps to Gladston, 20-7-1883. Parl. Pap. Egypt 15 (1883) No. 2., Cf. Roux T. 2., Op. Cit., PP. 124 — 5.

(٨٠) Parl. Pap Egypt 15 (1883), Cf. Wilson, The Suez Canal. London. 1937. P. 70.

(٨١) Gladstone to De Lessep's, Lond, July 23, 1883. Parl. Pap. Egypt 15 (1883). No. 3., Cf. Bulletin Déc. 12-8-1883. No. 418.

وقد انعكست روح التفاهم بين دى لسبس وحكومة الأحرار فى بريطانيا آنذاك ، على موقف الحكومة الفرنسية من الأزمة التى أثارها البرلمان البريطانى ، وهجوم الصحافة على الاتفاقية • فقد تقابل وادنجتون ــ سفير فرنسا بلندن ــ مع جرانفيل ، وكانت مقابلة ودية للغاية ، وسأله جرانفيل بصفة رسمية عما اذا كانت الحكومة الفرنسية سوف تتدخل فى مسألة قناة السويس •

ورد عليه وادنجتون (وفق اتجاه الحكومة الفرنسية فى هذه الأزمة) بأن تظل هذه المفاوضات مستمرة ولمدة طويلة بين الحكومة الانجليزية والشركة ودى لسبس من جانب آخر على وجه الخصوص، فهو لم يطلب تدخل الحكومة الفرنسية • وقد عبر جرانفيل عن رضاه لاجـــابة وادنجتون على استفساره ــ وقد تقابل وادنجتون مع سولسبرى ونورثكوت ــ زعيمى المعارضة فى انجلترا ــ ولم يكونا راغبين فى بحث مسألة قناة السويس ، وتنبأ وادنجتون بأن مناقشة البرلمان للاتفاقية ــ يوم الاثنين القادم ــ لن تؤدى الى التصديق السريع عليها ، وأن تأجيل المفاوضات مع الشركة ، سيعطى الوقت للرأى العام الانجليزى للهدوء • وحاول وادنجتون اســـــتخدام أسلوب الوعظ والتهدئة عندما تقابل مع كثيرين من الساسة الانجليز من رجال الحزبين(٨٢) •

موقف الرأى العـــام البريطانى من الاتفـــاقية :

وبناء على اتفاق ١٠ يوليو ١٨٨٣ عرض تشيلدرز الاتفاقية على مجلس العموم البريطانى فى اليوم التالى • لما له من كفاءة وخبرة فى المسائل المالية والملاحية والمواصلات • وقد اهتم بمسألة قناة السويس منذ افتتاحها للملاحة ١٨٦٩ ، الا أن المعلومات التى كانت تصل اليه عن الموضوع غير صحيحة ولم يقدم أى تفســـير لنصوص الاتفاق مع الشركة • وكان اعلان الاتفاق المؤقت مع الشركة

---

(٨٢) Waddington à Cdallement. Lond., 27-7-1783. D.D.F. 1ère Série, T.S. No. 66.

قد تزامن مع أول ذكرى لضرب مدينة الاسكندرية ، وجاءت هذه الذكرى فى نفس الوقت مع أنباء ضـــرب الفرنســـيين لتاماتاف Tamatave فى مدغشقر ، واستقبلت تلك الانباء ببرود ينذر بالسوء ، وبمسائل تثير الاضطراب من جانب الأحرار أكثر من المحافظين •ونتيجة لتلك الانباء اختفت الدعوى التى تطالب بأسهم قناة السويس • لقد خلق الاتفاق الجديد المؤقت مع الشركة صورة تبدو أنه امتيازات مبالغ فيها لصالح الشركة وفرنسا فيما يتعلق بحقوق الملكية التى حصلت عليه انجلترا باحتلالها لمصر • لقد كان هذا من عمل الحكومة وليس من وجهة نظر المصالح الاقتصادية الخاصة ، فبعملها هذا قامت بتضحيات اقتصادية جوهرية من أجل دوافع سياسية(٨٣) •

جاءت تلك الأحداث متطابقة مع تعيين السفير الفرنسى الجديد بلندن ، وادنجتون ، الذى جعل التحالف الانجليزى ــ الفرنسى محور سياسته الخارجية عام (١٨٧٧ ــ ١٨٧٩) ، وكانت النية متجهة الى تجديد التحالف الانجليزى ــ الفرنسى ــ وقد تتيح هذه الفرصـــة أيضا لجلادستون أن يكرر ضربة دزرائيلى فى عام ١٨٧٥ بحصوله على أسهم قناة السويس ، بأمل التصويت المبدئى فى البرلمان لقرض الثمانية ملايين جنيه استرلينى(٨٤) •

اتجه الرأى العام البريطانى الى أن شركة قناة السويس لم تقدم امتيازات حقيقية ، كما رفضت تحويل مقرها الى انجلترا ، ولم توافق على أن يكون عدد الأعضاء الانجليز بمجلس الادارة هم الأغلبية ، أو تخفيض الرسوم فى وقت مبكر ، أو الى مستوى كبير فى التخفيض . ولقد طلبت الشركة أن يكون القرض مستهلكا من أرباح الأسهم المستحقة للحكومة البريطانية ، وهو اقتراح رفضه الأعضاء الانجليز بمجلس الادارة ، ولقد أعطى الاتفاق للشركة كل

---

(٨٣) Farnie, Op. Cit., P. 313.

(٨٤) Ibid

ما كانت تحتاج اليه ، واعترفت بالسلطة المطلقة التى طالب بها دى لسبس ، ومنحت الشركة الرعاية والحماية فى ظل القوى السائدة فى مصر • وافترضت الاتفاقية الاعتراف بسيادة الشركة المطلقة والدائمة وضاعفت من قوتها وممتلكاتها ، وضحت بحرية البريطانيين فى العمل فى المستقبل(٨٥) •

بينما رأى البعض أن الاتفاقية قد أعطت رأسمال انجليزى لبناء قناة ثانية وفى أرض أجنبية ، وأن هذا العمل سيظل تحت السيطرة الفرنسية لمدة ٢٠ عاما بعد ١٩٦٨ • وأعطت الاتفاقية الشركة الفرصة لكى تتجنب طلب الأموال بعد سوق فرنسا المالى طبقا لرغبة الحكومة الفرنسـيـة(٨٦) • علاوة على أن القرض سيمنح بسعر فائدة منخفض لم يسبق أن حدث فى أى سوق للمال ، وأوضح عن سوء استغلال ، سبب الاساءة الى جلادستون ، فلم يتعد سعر الفائدة ٣½٪ وعلى هذا أصبحت هناك اعانة خفية تقدر بنحو ١٠٠,٠٠٠ جنيه استرلينى سنويا ، أو ٢½ مليون جنيه استرلينى خلال عشرين عاما(٨٧) •

وقد رأت بعض الشـركات الملاحية أنها قد عوملت بازدراء مدروس ، وأن المصالح المالية قد أسىء اليها بتقديم قرض (٨ ملايين جنيه استرلينى) للشركة ، ذلك القرض الذى كان من المفروض أن يقدمه أحد البنوك ، كما حدث فى عام ١٨٧٦ •

هذا ولم يعمل الاتفاق على تغيير جذرى فى توازن القوى بين بريطانيا والشركة • بل امنت فقط الانشاء السريع والرخيص للقناة الثانية ، ولم تحقق حلم الأمة بانشاء قناة انجليزية تشق فى الأرض المصرية التى تقع على بعد ٢٠٠٠ ميل من Beach Head ،

---

(٨٥) Ibid.

(٨٦) D'aunay To Challemel Lacour, 8-7-1883. D.D.F.T.V. No. 59.

(٨٧) Farnie, Op. Cit., P. 313.

وفشلت فى تحقيق الأمانى التى جاشت بصدور الشركات الملاحية والدوائر التجارية بعد موقعة التل الكبير ، عندما ظهر قطاع جديد ينادى بالمصالح البريطانية بقوة داخل البرلمان(٨٨) ٠

وكذلك عارض الرأى العام فى بريطانيا الحكومة بشدة وبنفس القوة التى أبدوا بها للحكومة عام ١٨٧٥ . ففى خلال الفترة من ١٢ — ٣٠ يوليو تم عقد ٣٢ اجتماعا للاحتجاج فى كل أنحاء بريطانيا على يد اتحاد ملاك السفن وغرف التجارة ، بينما انهالت الأسئلة فى مجلس العموم البريطانى يوميا على المسئولين ، وخاصة من جانب حزب المحافظين لأن المسألة ســرعان ما انتقلت الى أيدى الأحزاب ، وأصبحت مسألة حزبية ٠ وان معارضة حزب المحافظين كانت ضعيفة ابان أحداث عام ١٨٨٢ ، وذلك ازاء نجاح الوزارة فى الحصول على قرض لعمليات عام ١٨٨٢ ، واحرازها نصرا عسكريا لانجلترا ، كل ذلك أضعف من معارضة حزب المحافظين . ولكن وجد الآن حزب المحافظين الفرصة الذهبية سانحة له متمثلة فى مسألة قناة السويس ، لازعاج ومضايقة الحكومة(٨٩) ٠

وقد نادى بعض ملاك السفن بتبنى اقتراح دوق مانشستر بأن يقوموا بارسال سفنهم حول رأس الرجاء الصالح فى رحلة الذهاب ، كاجراء احتجاج ضد الشركة ، وعلى هذا يتم تخفيض ما يعادل نصف عدد السفن البريطانية العابرة للقناة ، وأن ذلك سيؤدى الى تخفيض دخل الشركة بما يعادل ٣/٨ ايراداتها . كما أيدت المطلب القومى بشق قناة ملاحية انجليزية تحت رعاية وســلطة بريطانيا وبرأسمال انجليزى ، وهى مسألة يجب الا تحصر فى نطاق ملاك السفن . اذ هى أعم وأشــمل لكل البريطانيين . فهى ضرورة قومية ، وحلها الصحيح سيكون له أثره العميق على قطاعات كبيرة من الطبقات العاملة فى البلاد ٠ وعلى هذا حظى حزب المحافظين على تأييد ومساندة كثير من الغرف التجارية ، وأجبروا الحكومة

---

(٨٨) Farnie, Op. Cit., P. 314.

(٨٩) Ibid.

على أن تساند مسألة استخدام ايرادات أرباح أسهم انجلترا فى قناة السويس والتى ستحصل عليها اعتبارا من عام ١٨٩٤ لتعود الى ملاك السفن(٩٠) ٠

موقف الحكومة العثمانية من الاتفاقية :

ولقد أثار هذا الاتفاق احتجاج السفير التركى فى ١٨ يوليو ١٨٨٣ ٠ فقد أخطرت الحكومة العثمانية الحكومة البريطانية أن كل التعديلات أو أى امتداد للامتيازات التى ستمنح لدى لسبس يجب أن تحصل على تصديق السلطان قبل تنفيذها(٩١) ٠

الاتفاقية فى البرلمان البريطانى :

وتم عرض الاتفاقية فى اليوم التالى (١١ يوليو ١٨٨٣) على البرلمان ، وقام تشيلدرز بعرض النقاط الرئيسية للاتفاقية ٠ ووجه بورك Bourke — من زعماء المعارضة ـ أسئلة للحكومة منها : سؤال حول الضمانات التى اتخذتها الحكومة ضد الدولة أو الدول الأجنبية لضمان طريق مواصلات انجلترا مع الهند والصين والشرق عبر قناة السويس ٠ وتأمين المصالح البريطانية باتخاذ اجراءات عسكرية لحماية قناة السويس ، ورد جلادستون — رئيس الوزراء — بأن هذا الموضوع من السياسة العليا للدولة ٠ وبالنسبة لاقتراح زيادة عدد أعضاء المديرين بمجلس الادارة ، لا توجد هناك فائدة ترجى للبلاد من حصول انجلترا على الأغلبية المطلقة داخل مجلس ادارة الشركة ٠ فوجود عدد قليل من الأعضاء الانجليز لهم سلطات قوية ويستطيعون تحقيق المهمة الموكلة اليهم ، أحسن بكثير من وجود عدد كبير من المديرين الانجليز . وبطبيعة الحال عندما تتحرر أسهم انجلترا ، وتحصل على الفوائد فى عام ١٨٩٤ ، فان مسألة التمثيل لحملة الأسهم سوف تكون مختلفة ٠ كما أن الحكومة لا تنوى اقتراح

---

(٩٠) Ibid.

(٩١) Hansard., 3 Rd. Serie, Vol. 281., 19 July 1883.
Fitzmaurice

نقل مقر ادارة الشركة . كما أن وجود ادارة أخرى للقناة الجديدة سيكون — فى رايه — صعبا للغاية(٩٢) .

كذلك اثار أحد الاعضاء من حزب الاحرار بالمجلس سؤالا حول قيام مفاوضات مع حكومة مصر وتركيا حول انشاء قناة ثانية وأفاد جلادستون أنه لا توجد مفاوضات حاليا معهما وعندما يقر البرلمان الاتفاقية فسيكون هناك اتصالات معهما حول هذا الموضوع بطبيعة الحال(٩٣) . كما استفسر درمندوولف H.D. Wolff عن تمويل قرض انشاء القناة الثانية فرد وزير الخزانة بأنه سيتم الحصول على قرض الثمانية ملايين جنيه استرلينى بنفس الطريقة التى حصلت بها الحكومة البريطانية على الأربعة ملايين جنيه استرلينى لشراء أسهم قناة السويس فى عام ١٨٧٥(٩٤) .

ودافع جلادستون عن أحقية دى لسبس فى توسيع قناة السويس ، لمواكبة التطور فى حركة الملاحة بالقناة ، ولكن الحكومة البريطانية رأت انشاء قناة أخرى موازية لها (واحدة للذهاب وأخرى للعودة) . وعلى هذا فان الأراضى غير كافية لشق هذه القناة الثانية ، وحيث أن الارض ملك للحكومة المصرية ، وان الشركة لن تحصل على امتياز جديد له طابع سياسى وانما الشركة فى حاجة فقط الى الأراضى الضرورية من الحكومة المصرية لشق القناة الثانية . والجانب الآخر خاص بمسألة احتكار دى لسبس لشق القنوات عبر برزخ السويس ، وأكد جلادستون (خلال جلسة ١٢ يوليو ١٨٨٣ بالبرلمان) على أن دى لسبس له الحق المطلق لانشاء قناة فى برزخ السويس . وأن الاعتراف بدعوى دى لسبس لاحتكاره القناة قد دعمتها نصيحة قاضى القضاة بانجلترا ورجال القانون التابعين للملكة(٩٥) .

---

(٩٢) Hansard, Vol. 281, 11 July, 1883. Pruce, Gladston.

(٩٣) Ibid, July 12, 1883, Vol 281. Gladston.

(٩٤) Ibid, 11-7-1883. Wolff, Childers.

(٩٥) Hansard, July 12, 1883, 3 Rd. Serie. Vol 281. Gladstone.

كذلك أثير موضوع المحاكم المختصة بالنظر فى القضـــايا والمنازعات الخاصة بالقناة الجديدة ، فاعترف وزير الخزانة بأن شركة قناة السويس مصرية (فى جلسة ١٧ يوليو ١٨٨٣) وأن نزاع الأجانب مع المصريين من اختصاص المحاكم المختلطة ، أما نزاع الشركة مع مساهميها فينص قانون الشركة على أن يكون التحكيم بالمحاكم الفرنسية(٩٦) ٠

وقد أثار أحد الاعضاء سؤالا حول مسألة حق دى لسبس المطلق فى الاحتكار « الذى ورد فى عقد امتياز ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ لانشاء شركة عالمية لشق قناة فى برزخ السويس ، هذا الحق يرتبط فقط بفترة حياة دى لسبس ٠ ورد جلادستون بأن الحق الذى أعطى لدى لسبس لا ينتهى بموته ، وانما يســـــــتمر للشركة التى قام بتكوينها(٩٧) ٠

كذلك أثار ستافورد نورثكوت Stafford Northcote - زعيم المعارضة ـ ما نشرته احدى الصحف اليومية وجاء فيها حديث لشارل دى لسبس مع أحد المراسلين الصحفيين حيث أورد اعترافه بنجاح شركة قناة السويس فى الحصول من الحكومة البريطانية على الاعتراف الصريح بسلطات الشركة المطلقة ٠ فأكد له شارل دى لسبس أنه لم يحدث أثناء المفاوضات أو حتى قبل المفاوضات أن بحثت الحكومة الانجليزية سلطات شركة القناة ٠ وردا على هذا الاستفسار أكد وزير الخزانة صحة هذا الخبر(٩٨) ٠

وعلى أية حال تصدى جلادستون للدفاع عن مشروع الاتفاقية وعاونه وزير الخزانة « تشيلدرز » ووزير التجارة « تشمبرلين » ولكنهم استهدفوا لمعارضة وهجوم شديدين من جانب مجلس العموم البريطانى ٠ وقالت غالبية النواب انه اذا كان الأمر يستلزم انشاء

(٩٦) Ibid. July 7. 1883. Vol. 281.

(٩٧) Ibid July 19, 1883, Gladstone.

(٩٨) Ibid. 20-7-1883. Stafford Northcote.

قناة جديدة ، فيجب أن تكون هذه القناة بريطانية ، وأن تشـــق بمعرفة شركة بريطانية ، وألا يكون لدى لسبس شأن بالقناة الجديدة . ولكن جلادستون رد عليهم بأن دى لسبس قد حصل من والى مصر على امتياز بحفر القناة ، ومفهوم من عقد الامتياز ، أنه فى حالة شق قناة جديدة ، فلا يجوز لغيره أن يقوم بهذا العمل ، واستشهد فى هذا برأى مستشارى التاج البريطانى ، واعترض المجلس على الاتفاق بأنه لا يكفل المصالح البريطانية بالقدر المطلوب(٩٩) .

ولتذليل تلك الصعوبات التى أثارها البرلمان الانجليزى ، طلب أعضاء مجلس ادارة الشركة الانجليز من دى لسبس أن يقدم من جانبه بعض التسهيلات التى تساعد الحكومة على اقناع البرلمان بالموافقة على المشروع(١٠٠) . وبعث ديلسبس بخطابه ســالف الذكر(١٠١) . وتلى هذا الخطاب على مجلس العموم البريطانى فى جلسة ٢٣ يوليو ١٨٨٣ ، وأعلن جلادستون فى هذه الجلسة أنه قد عدل عن مطالبة المجلس بالموافقة على اتفاقية ١٠ يوليو لسببين :

الأول : انعدام الروح الودية والتفاهم بصفة عامة .

والثانى : تأجيل البت فى الموضوع ، ربما يتيح الفرصة لوجود ترتيبات أو اتفاقية أحسن(١٠٢) .

---

(٩٩) راجع بالتفصيل المناقشات التى دارت فى مجلس العموم البريطانى حول اتفاقيـــة ١٠ يوليو ١٨٨٣ والتى اسـتغرقت عـدة جلســات بدأت فى ١١ يوليـــو ١٨٨٣ وانتهت بجلســة ٣٠ يوليـــو ١٨٨٣ فى : Hansard. 3 Rd. Serie. Vols : 281 — 286 والمجموعة الكاملة موجودة بالمكتبـة العامة لجامعـة القاهرة تحت رقم ٧٣٤٥٤ .

(١٠٠) Voisin Bey, le Canal de Suez. T. III, Op. Cit. P. 27. Cf. Wilson., Op. Cit., P. 69.

(١٠١) ص ١٨١ من البحث .

(١٠٢) Hansard., Op. Cit., July 23, 1883. Gladstone. Vol. 282.

وقد فزع جلادستون من الانفجار القومى من أجل « الكبرياء ، الطمع ، الجهل ، والعاطفة » وصمم على ألا يضحى بدى لسبس من أجل ملاك السفن أو حزب المحافظين . وكانت المفاوضات بين الحكومة البريطانية والشركة من خلال فترة حكمه لمصلحة الشركة . كما تميز عهده باحترام لقدسية العقود التى برزت أهميتها للبريطانيين فى الأراضى الأخرى(١٠٣) .

وقد أدى ذلك الى أن يركز ملاك السفن والمحامون وحزب المحافظين هجومهم الشديد على « احتكار الشركة » ووصفوه بأنه حق غير موجود فى القانون أو الحقيقة ، وأنه لم يتضمنه امتياز ١٨٥٤ أو نادى به ديلسبس قبل عام ١٨٧٢ (قبل أزمة رسوم المرور) .وهاجموا « السلطة المطلقة » وهى النقطة التى ركز عليها مارك نابير Mark Napier أحد أعضاء مجلس العموم ، وكان لها جاذبية ، ولم تكن لها أهمية قانونية ، وقد اهتم مديرو شركة القناة بطبع هذه العبارة بحروف كبيرة وغير عادية وواضحة كأنها فنار على شاطىء خطر(١٠٤) .

وقد ذكر تشارلز ديلك فى مذكراته ، وذلك فى معرض انتقاده لآراء المستشارين القانونيين للحكومة البريطانية : « من الموضوعات التى تناولها البحث فى تلك الفترة مركز دى لسبس الذى أصبح صديقنا وقد صرحنا له بتوسيع القناة . لقد آزرناه ضد حكومة تركيا التى طلبت منه مبلغا من المال فى مقابل اعطاء موافقتها على التوسيع ، فأشار مستشارو التاج البريطانى بأنه لا يلزم الحصول على موافقة تركيا لاجراء أعمال التوسيع ، وفى مناسبة سابقة ادعى أن عقد الالتزام معناه الاحتكار ، ووافق مستشارو التاج البريطانى على هذا الرأى . وحقيقة الأمر أن هؤلاء المستشارين خضعوا فى

---

(١٠٣) Farnie, P. 315.

(١٠٤) Ibid.

اصدار فتاويهم المطلوبة منهم لوزارة الخارجية للتيارات السياسية أكثر من خضوعهم لروح القانون »(١٠٥) .

كذلك شجب سولسبرى ، صراحة ، الاتفاقية ووصفها بأنها « اتفاقية قصيرة النظر » ونادى بالحق الطبيعى لحرية المرور بالقناة فهو حق بديهى تملكه تجارة العالم ، وأعلن عن شـــكه فى قدرة السلطان أو الخديو لابرام اتفاقية تحرم الدول من حقها الطبيعى فى عبور تجارة العالم عبر برزخ السويس ، وقد تمنع البريطانيين « بمساعدة رأس المال البريطانى نفسه لتأمين انشاء قناة من البحر للبحر »(١٠٦) .

وكان سولسبرى يؤمن بأهمية حقوق التجارة ويفضلها على حقوق السيادة ، وقد أدهش ذلك الرأى « سيلبورن » وجلادستون ولورانس T.J. Laurance (أستاذ القانون الدولى بجامعة كامبردج)(١٠٧) .

وكذلك عقدت غرفة التجارة البريطانية بلندن اجتماعا فى ١٨ يوليو لدراسة ادعاء دى لسبس « بحقه المطلق » فى احتكار الطريق البحرى فيما بين السويس وبورسعيد . ونادى المجتمعون بأن تكون القناة الثانية متمشية مع المصالح البريطانية ، وأن تصبح مصر من ممتلكات انجلترا(١٠٨) .

وقد أدى بعث المبادىء القديمة لتارتار Tartar — أحد أساتذة القانون الدولى — الى جعل مورلى Morley (١٠٩) فى حكومة الاحرار — ينادى بلجنة دانوب لقناة السويس(١١٠) .

---

(١٠٥) Gwym & Tuckwell, The tife of Charles Dilke. Op. Cit., Vol. 1. PP. 553 — 554.

(١٠٦) Hansard's Lord Depates. July, 17, 1883. P. 1671 — 2.

(١٠٧) Farnie, Op. Cit. P. 315.

(١٠٨) The Times, July 19, 1883, 10 iii.

(١٠٩) مورلى هو سياسى بريطانى فى حزب الأحرار .

(١١٠) Wallace, D.M., Egypt and the Egyptian Question. 1883

ولقد أثار ذلك دى لسبس فجعله يعيد التأكيد — فى ٢٠ يوليو — على مطالب شركة قناة السويس الخاص بحقها المطلق فى الاحتكار الخاص بقناة السويس لمدة ٩٩ عاما ، مما أثار الاهتمام الكبير فى انجلترا أكثر منه فى مستعمراتها . وقد أثارت أزمة القناة المشاعر فى الامبراطورية البريطانية ضد شركة قناة السويس . فنجد مثلا جوليوس فوجل Julius Vogel — رئيس وزراء نيوزيلاند السابق — يقترح فى ١٤ يوليو ١٨٨٣ ، تجريد الشركة من حق الملكية وتحويله الى الحكومة المصرية باسم سيادة الدولة على المصالح الخاصة ، وعلى أساس سابقة شراء شركات خطوط التلغراف(١١١) .

وكذلك أبرق توماس ماكلاريت Thomes Mcllwrait — رئيس وزراء كوينزلاند — Queensland عن عدم موافقته على اتفاقية لندن(١١٢) .

وفى الكاب أعلن رودس Rodes عن المبالغة الانجليزية لأهمية قناة السويس عندما وصف بتشوانالاند Pechuanaland : — فى ١٨ أغسطس — بأنها تشبه قناة السويس بالنسبة لتجارة ذلك البلد ، فهى مفتاح طريق الرأس الى داخل البلاد(١١٣) .

وفى بورسعيد اتهم وكيل شركة P & O ادارة شركة قناة السويس « بالابتزاز »(١١٤) .

سحب اتفاقية ١٠ يوليو ١٨٨٣ :

هذا وبعد ثلاثة عشر يوما من الاحتجاجات المتواصلة والمتزايدة والهجوم العنيف على الاتفاقية داخل البرلمان البريطانى ، أعلن

---

(١١١) The Times, 16. July 1883.

(١١٢) Fairnie, Op. Cit., P. 316.

(١١٣) Channon, Richard, Dr. The Crisis of imperisalism 1865 — 1915. London, 1976. P. 165.

(١١٤) وذلك فى ٢٠ يوليو ١٨٨٣ ، انظر :
The Times, July 23. 1883. S. ii — iii.

جلادستون فى جلسة البرلمان البريطانى (٢٣ يوليو ١٨٨٣) أنه :
سحب اتفاقية ١٠ يوليو وذلك من أجل المحافظة على سيادة الوزار
فى مجلس العموم واللوردات . واعترف ثانية وبصراحة كاملة
« بالاحتكار الذى تملكه هذه الشركة العظيمة » ، يقصد شركة قناة
السويس ، وأنكر آراء سولسبرى الذى أكد سلطان انجلترا على
الممر المائى ببرزخ السويس . وعلى هذا دافع عن احتكار شركة قناة
السويس للأرض ضد مصالح التجارة البريطانية والشركات الملاحية
والصناعية ، ووبخ ملاك السفن وحزب المحافظين الذين بالغوا فى
أهمية قناة السويس ، منكرا أن المصالح البريطانية بالقناة كانت
السبب الأساسى والعاجل لحرب ١٨٨٢(١١٥) .

وقال جلادستون تتمة لبيانه فى جلسة ٢٣ يوليو ١٨٨٣
« ان من واجبنا أن نكون عادلين وننصف شركة قناة السويس
العظيمة ومشروعاتها الحيوية ولن نستخدم نفوذنا المترتب على
مركزنا المؤقت والاستثنائى فى مصر ، لنمكن الشركة من الحصول
على حقوق أخرى ، ولقد شقت القناة لصالح جميع الدول عامة
وان الحقوق المتعلقة بها أمر يهم أوربا مجتمعة » .

كما تحدث « ستافورد نورثكوت » وهو من زعماء المعارضة فى
نفس الجلسة فذكر :

« أنى أشد الناس اعجابا بشخصية دى لسبس وعمله ، وأنا
أنعم بصداقته منذ سنوات مضت ، ولكن ليس معنى ذلك أن أسلم
بطلباته المنطوية على الجشع والمبالغة ، ولقد وضع لورد جرانفيل
عام ١٨٧٢ المبدأ الذى يقضى بأنه لا يمكن السماح لشركة القناة
بأن تكون القاضى الذى لا معقب لحكمه ، فى تفسير عقد الالتزام
ولا يصح أن يترك لهذه الشركة تفسير العقد كما يحلو لها »(١١٦)

---

(١١٥) Hansard, July 23, 1883. Gladstone, Vol. No. 282.

(١١٦) Ibid.

وكان لأفكار نورثكوت الخاصة بانكار ادعاء دى لسبس فى الاحتكار ، تأثيرها القوى داخل مجلس العموم عندما عرضت الاتفاقية عليهم فى جلسة ٣٠ يوليو لأخذ الأصوات ، فقد حصلت على ١٨٣ صوتا من ٢٨٢ صوتا ، وخفضت أغلبية الحكومة من ١٣٠ الى ٩٩ صوتا(١١٧) .

هذا ولم تجد الاتفاقية مساندة فى البرلمان أو من دوائر رجال الأعمال ، ويرجع ذلك - الى حد ما - للطريقة التى قدمت بها تلك الاتفاقية . فالأوراق المقدمة للبرلمان لم تكن كافية ، ولم توضح النقطة الرئيسية فيها مثل دعوى دى لسبس بحقه المطلق فى أى قناة جديدة تربط بين البحرين التى ساندها جلادستون ووزير الخزانة والمستشارون القانونيون(١١٨) .

هذا وقد أنقذ ملاك السفن ، الذين ينتمون الى حزب الأحرار أمثال نوروود Norwood ومونك Monk وبالمر Palmer الحكومة من الهزيمة ، ولكن فقط عن طريق معارضتهم تفسير جلادستون الصارم لمسألة الاحتكار ، واقترح نوروود مساهمة بريطانية فرنسية متساوية فى ادارة شركة قناة السويس « على طراز التحالف الذى تم بينهما ابان حرب القرم ضد الروسيا عندما وقفت فرنسا وانجلترا جنبا الى جنب على مرتفعات الما Alma حيث كان منظرا رائعا وبديعا حقا اذ رأيناهما وقد اتحدا لحماية الطريق الملاحى الذى سيبقى أبدا صرح الكرة الأرضية »(١١٩) .

وأثنى سولسبرى - زعيم المعارضة فى المجلس آنذاك - على تصريح الحكومة - وركز على نقطة مهمة وهى تصريح دى لسبس «باستطاعته شق قناة ثانية دون ما حاجة لموافقة الحكومة البريطانية»،

---

(١١٧) July 30, 1883. Ibid.

(١١٨) Wilson, A, The Suez Canal its past present and future, P. 69.

(١١٩) Hansard, Op. Cit., July 30, 1883. Vol. 282.

ولكنه لا يستطيع ــ فى رأى سولسبرى ــ أن يقوم بهذا العمل بغير موافقة الحكومة المصرية ، التى لا تستطيع الموافقة على المشروع دون الرجوع بالتالى الى الحكومة البريطانية • وتساءل سولسبرى : « على أى أساس تعطى الحكومة البريطانية الموافقة ، وهل تعطى دى لسبس قناة ثانية من غير ضمان الحرية الكاملة لمرور التجارة البريطانية فى القناة وضمان ادارة تتمثل فيها المصالح البريطانية غير الادارة المحلية ، والحصول على تسهيلات أحسن مما حصلنا عليه حتى الآن ؟ » ، ثم تساءل : «وهل تقبل الشروط السيئة التى يعمل بها الآن والتى سببت التوتر والسخط ؟ » واضاف : « ان لورد جرانفيل يتكلم عن الشركة كما لو كانت شركة فرنسية ، ونحن لا نسلم قط بهذه الطريقة • انها شركة خاصة لا أكثر ، ولانجلترا فيها من الأسـهم بقدر ما لفرنسـا ، فلانجلترا من الحقوق مثل التى لفرنسا ، ويرى الثقات من رجال القانون أن عقد الامتياز ليس معناه الاحتكار فالاحتكار يتنافى مع مصالح بلادنا ، ويجب استبعاد تلك الاحكام ، وحذف العبارات التى قالها محامو التاج تفسيرا لعقد الامتياز لانها ضارة بمصلحة انجلترا»(١٢٠) •

كذلك هاجم « نورثكوت » دى لسبس وذكر أنه ليس صاحب التزام وانما هو وكيل مفوض من قبل الخديو : «Mandataire» فهو رب البيت وصاحبه وواضح أن الخديو لم يدخل فى حسابه وقت أن وقع عقد الالتزام أنه أجاز لدى لسبس شق قناة ثانية ، بل انصب الالتزام على مشروع واحد ، واستشهد زعيم المعارضـة لتعزيز وجهة نظره برسالة وجهها لورد جرانفيل الى الباب العالى فى ٣ مارس ١٨٧٣ يؤكد فيها أن شركة قناة السويس مصـرية والباب العالى هو صاحب السيادة عليها(١٢١) •

واستمرت المناقشة فى هذه الجلسة عشر ساعات وطلب أحد الاعضاء (بالمر Palmer) ، من الحكومة العمل على تعيين

---

(١٢٠) Wilson, Op. Cit., PP. 70 — 71.

(١٢١) Hansard July 30. 1883. North cote.

أعضاء فى مجلس الادارة يمثلون الدول ذات المصلحة فى القناة ٠
وأوضح أنه اذا دفعت الحكومة منحة أو مساعدة للسفن التى تدور
حول رأس الرجاء الصالح فسيكون فى مقدور انجلترا عندئذ اخلاء
القناة ويصبح الأمر عندئذ مناسبا بالنسبة للاعتبارات
الدولية(١٢٢) ٠

وتحدث العضو بروس «Bruce» ــ أحد الأعضاء البارزين
فى مجلس العموم ـ موضحا : « أن عقود الالتزام قد نصت على
أن تمثل الدول التى تهمها القناة فى ادارة الشركة ، ولكن هذا لم
يراع ، وأنه لمن العبث أن تترك ادارة قناة السويس مائة عام ، فى
يد شركة كل مالها من فضل أنها أنفقت ستة ملايين من الجنيهات ،
فى حين أن الحكومة المصرية تكلفت فى القناة ستة عشر مليونا من
الجنيهات ، ومات من الفلاحين الذين سخروا فى حفر القناة عدد
لا يسهل حصره ، ومع ذلك حرمت من كل حق مالى فى القناة
وأهدرت حقوقها »(١٢٣) ٠

وتحدث العضو هوراس دافى Horace Davey ــ من رجال
القانون ـ فذكر أن الموضوع الذى دارت بشأنه المناقشات ، لم يكن
من اختصاص مجلس العموم ليصدر فيه قرارا بشأنه ، وانما هو من
اختصاص محكمة مصرية ، والمحاكم المصرية تملك وحدها الحق
فى تفسير عقد الامتياز(١٢٤) ٠

وقد استمرت المناقشات وكانت المعارضة لمشروع الاتفاقية مع
الشركة واضحة فى المجلس ٠

وكذلك هاجمته الدوائر التجارية وهاجمت شركة قناة السويس
نفسها ٠ ويذكر أحد الكتاب (ولسون) فى هذا الصدد أن البرلمان

---

(١٢٢) Ibid. Brucme.
(١٢٣) Ibid. Palmer
(١٢٤) Ibid. Horace Davey

البريطانى قد أدى خدمة جليلة لدى لسبس وللعالم وللتجارة البحرية البريطانية ، عندما واجه الرأى العام البريطانى جلادستون وأجبره على اسقاط مشروع الاتفاقية(١٢٥) ٠

وقد أصدر جلادستون تعليماته للأعضاء الانجليز بالشركة فى ٧ أغسطس ١٨٨٣ بالامتناع عن تقديم أى مقترحات لمجلس ادارة شـــركة القناة ، وعبر فى ١٠ أغسطس عن تصميم الحكومة على عدم تجديد المفاوضات وساند التوصية بالمصالح التجارية لكى تقوم بفتح الباب للمفاوضات مع الشركة نفسها(١٢٦) ٠

تقرير الربان الانجليزى ريز Rice عن حالة قناة السويس :

جانب آخر من جوانب الاحتجاج على شركة قناة السويس ، تمثل فى انتقاد أحد قادة السفن الحربية البريطانية لشـــركة قناة السويس ، يتضح من التقرير الذى قدمه الربان ريز Rice وهو ربان السفينة الحربية Iris (١٢٧) بعث به لوزارتى الخارجية والبحرية البريطانية فى ٢٨ أغسطس سنة ١٨٨٣ ٠ وقد استقى ريز معلوماته هذه من واقع خبرته خلال الأشهر الخمسة التى أمضاها ببورسعيد ، من الهيئات القنصلية ببورسعيد ومن وكلاء الشركات الملاحية لمختلف الجنسيات ٠

ذكر ريز أنه ليس فقط الانجليز الذين يتبرمون بموقف سلطات الشركة ، وانما الرأى العام لجميع الجنسيات ببورسعيد يشارك أيضا الانجليز تبرمهم وضيقهم من ادارة الشركة ٠

---

(١٢٥) Wilson, A, Op. Cit., P. 75.

(١٢٦) Farnie, Op. Cit., P. 317.

(١٢٧) الربان ريز رئيس القوة البحرية التابعة لحكومة انجلترا فى المياه المصرية ٠

فبورسعيد فى نظره مدينة يكون فيها الناس فى وضع يمكنهم بسهولة الحكم بنزاهة على ادارة وتشغيل قناة السويس(١٢٨) ٠

ويؤكد الربان (ريز) أنه من الصعب بحث مسألة قناة السويس وادارتها دون التعرض للاعتبارات السياسية والقومية ، ذلك الأمر على جانب كبير من الأهمية سواء لتشغيل القناة الفعلى أم بالنسبة أيضا لتسوية الخلافات فى الرأى التى تنشأ بين ملاك السفن وشركة قناة السويس ٠ فغالبية موظفى شركة قناة السويس فرنسيون يؤمنون بالادارة الفرنسية ويتعصبون لآرائهم ويتمسكون حرفيا بالتعليمات والقواعد المطبوعة ٠ فالأمر فى نظره ليس فى حاجة الى تخيل لرؤية روح العداء والكراهية السائدة بين موظفى شركة قناة السويس ، وهؤلاء الذين يمثلون ٤/٥ ايرادات الشركة ، وهم ملاك السفن البريطانية ٠ ويؤكد الربان ريز أن الرأى العام لكل الجنسيات ناقم على الادارة الفرنسية ٠ وضرب مثلا لسوء معاملة الشركة عندما فرضت عليه قاطرة لقطر احدى الوحدات التابعة له ، رغم أن لديه قاطرة يمكن استخدامها فى عملية القطر ، حدث ذلك عندما طلب ارسال مؤن غذائية وطبية الى الاسماعيلية فورا للقوات البريطانية ــ وعددها ١٠٠ جندى ــ التى تحركت فجأة من القاهرة الى الاسماعيلية بسبب انتشار الكوليرا هناك ٠ فأخبره مدير الشركة أنه لا توجد لديه قاطرة آنذاك يمكن الاستعانة بها ، وعندما أخبرهم ريز بامكانية الاستعانة بشركة P & O للقيام بعملية القطر فى القناة ، أخبروه بأنه غير مصرح لشركة P & O القيام بعمليات القطر فى القناة ، وعندما هددهم ريز بأنه سيكلف شركة P & O بهذا العمل نظرا لخطورة الموقف ، وسعيه لانقاذ أرواح الجنود ، عندئذ جرت اتصالات على أعلى المستويات فى الشركة ووافقوا على قيام شركة P & O بالقيام بالعمل ، وقد تسبب ذلك فى التأخير عدة ساعات(١٢٩) ٠

---

(١٢٨) British S.C.D. to Gramille. Paris, 5-11-1883. Parl. Pap. Egypt 3 (1884) No. 21 inclosure.

(١٢٩) The Seretary to Admirality, Admirality, Sept. 21, 1883. Parl. Pap. Egypt 3 (1884) No. 9 & inclosure 1, 2.

هذا وكان الربان ريز قد أكد لشركة قناة السويس أن القاطرة التى اعترضت عليها للقيام بعملية القطـــــر بالقناة أكثر كفاءة من قاطرات أخرى شاهدها ، وأن هذه القاطرة قد استخدمتها الحكومة البريطانية بالقناة خلال أحداث عام ١٨٨٢ فى مصــــر بمبلغ ١٥ جنيها يوميا لقطر الصالات فى قناة السويس · الا أن شركة قناة السـويس أصرت على اســتخدام احدى قاطراتها بمبالغ باهظة وأرسلت القاطرة فى وقت يتناسب مع الشركة نفسها ، وقد تكلف نقل ١٠٠ جندى مسافة ٤٣ ميلا ما بين الاسماعيلية وبورســـــعيد بالقناة ٧٤ جنيها(١٣٠) .

هذا وأوضح ريز أن التعليمات المحلية التى أصدرتها الشركة قد حدث بها تراخ لصالح السفن الفرنسية(١٣١) .

كذلك أورد ريز فى تقريره ، جدولا يوضح المدة التى تستغرقها السفن المختلفة فى عبور القناة خلال شهر مارس ، يتضـــح منها الفارق الزمنى بين هذه السفن :

جنسية السفينة والشركة التابعة لها	عدد السفن التى عبرت القناة خلال شهر ماس ١٨٨٣	متوسط عدد ساعات العبور بالقناة
شركة P & O البريطانية	١٧	٧١
شركة British India البريطانية	٦	٧٠
سفن هولندية	١٠	٦٨
المساجيرى ماريتسيم الفرنسية	٦	٤٨

(١٣٠) British S.C.D. to Granville, Paris. 5-11-1883. Parl. Pap. 3 (1884). No. 21.

(١٣١) Parl. Pap. Egypt 3 (1883) No. 9. Op. Cit.

واضح من هذا أن السفن الفرنسية تستغرق وقتا أقل من السفن الأخرى بكثير(١٣٢) ٠

كذلك تعرض التقرير لنقص عدد المرشدين الانجليز فى قناة السويس ٠ وطالب أن تكون المنازعات بين الشركة وملاك السفن من اختصاص القضاء المصرى ٠ واحتج كذلك على رسوم القطر الباهظة ، علاوة على أن الشركة تجبر بعض السفن باصطحاب قاطرة فى عبورها للقناة ٠ وتضخم عدد موظفى الشركة وارتفاع أجورهم ٠ كذلك انتقد مسألة التأخير فى اعلان ملاك السفن بالأخطاء التى تكتشفها الشركة فى الحمولة والرسوم الملاحية ٠ وطالب بألا بتعدى الاخطار بالتعديلات شهرا من عبور السمينة القناة ٠ كما طالب ريز بأن تعطى شركة قناة السويس لقوة بوليس ميناء بورسعيد مبلغا من المال ، بحيث يوضع هذا المبلغ تحت تصرف الحكومة المصرية ٠

كذلك يهم جدا ملاك السفن تجنب الخسارة على السفن والناجمة عن تأخيرها الذى يكلف الكثير من المال والوقت ٠ فالمسافة بين بورسعيد والسويس حوالى ٩٦ ميلا تستغرقها سفينة بخارية فى ٦٧ ساعة خلال شهر مارس ١٨٨٧ ، ومن المسلم به أن هذا الوقت يمكن اختصاره كثيرا اذا كان هناك موظفون على مستوى كبير من الخبرة والكفاءة والدراية ، حتى أولئك الذين يشغلون مناصب عليا بالشركة ٠ ذلك أن الخبرة الفنية مطلوبة جدا فى ادارة التحركات بالشركة ٠ ولا يمكن لأحد ليس لديه خبرة مسبقة عن ادارة الحركة بالقناة أن يدير هذه الوظيفة بكفاءة ٠ وان مدير ادارة التحركات الذى يتواجد باستمرار فى الاسماعيلية ـ مدنى ـ ليست لديه دراية بهذه الأمور ٠ كذلك رؤساء أقسام بورسعيد وبور توفيق هم نفس الشىء مدنيون ، بينما يوجد شخص يدعى M. Decerfz له خبرة ملاحية ، وأمضى فى الخدمة ٢١ عاما ببورسعيد كرئيس للمرشدين وهو

---

(١٣٢) Ibid.

المسئول عن العائمات العابرة . وعلى هذا يقتضى الأمر ضرورة وجود «مفتش للملاحة» ذى خبرة وكفاءة ببورسعيد وآخر بالسويس، كذلك يؤكد ريز أن مدير التحركات بالشركة ينبغى أن يكون ذا خبرة واسعة ، ويجب أن يكون مقره ببورسعيد أو بالسويس ، أما فى الاسماعيلية فستكون وظيفة التحركات معوقة . جانب آخر أشار اليه ريز فى تقريره هو المطالبة بمركزية السلطة «Decentralization of Authority» ، واعطاء المسئولين سلطة استثنائية واسعة لتسوية المنازعات والمشاكل فى موقعها ويجب أن تكون فى أيدى موظفى القناة . كما أن المشاكل التى تنشأ بين قباطنة السفن وشركة القناة تتسبب فى كثير من المصاريف . كما أن وكلاء السفن ببورسعيد ليست لديهم سلطات ، ويرجع دائما الى مدير التحركات بالاسماعيلية ، الذى يحيل الأمر بدوره الى الرئيس الأعلى بالقاهرة، الذى لديه قليل من السلطات فيحيل الأمر هو الآخر الى باريس ، وعلى الربان الانتظار خلال هذه المدة . كذلك يتحمل الربان دفع مصاريف دعوى الشركة ، والا فلن يسمح له بالمرور فى القناة ، وكل ذلك يستغرق وقتا كبيرا ويترك احساسا بالمرارة والألم .

هذا علاوة على أن شركة قناة السويس لها تأثيرها العميق على مجرى الحياة فى مدن القناة الثلاث . فمثلا الشركة مسئولة فى بورسعيد عن امدادات المياه العذبة ونظافة المدينة وحركة المرور والأملاك المشتركة .

ويعلق ريز على ذلك بأن الشركة التى لها مثل تلك السلطات تملك من النفوذ مالا يمكن وصف تأثيره على الحياة فى مدن القناة . واذا استطاعت المدينة التخلص من نفوذ الشركة لتمكنت خلال سنوات قليلة أن تصبح مدينة تجارية وترعى شئون نفسها بنفسها ، بدلا من أن تصبح ـ كما هو آنذاك ـ معسكرا فرنسيا . وضرب ريز مثلا بسقاية حديقة ملحقة باحدى مساكن المدينة تكلف المالك ٨٠ جنيه سنويا ، يجب دفعها للشركة ، علاوة على أن أسعار الاراضى بالمدينة تحددها الشركة والتى بلغت ١٦٠٠٠ جنيه

للاكر (Acre) (١٣٣) . ويعلق ريز فى تقريره بأن كل شىء غالى الثمن ويجب دفعه للشـــركة ، فالايجارات مرتفعة وفوائد القروض التى يحصـــل عليها الأفراد لشـــراء قطعة من الأرض ، باهظة(١٣٤) .

كذلك أشار التقرير الى لهجة الشركة الاستبدادية ، واصرارها باستمرار على أن موظفيها دائما على حق وأن ربابنة السفن هم المخطئون عند نشوب خلاف بينهما . فهناك شعور متزايد أن الادارة الاوتوقراطية للشـــركة وللملاحة بالقناة ـ بمعرفة دى لســـبس بباريس ـ انما هو قلب للأوضاع الاقتصادية لأولئك الذين ترتبط مصالحهم الاقتصادية بالقناة والذين يقدمون الفائدة لها ، واصلاحا للأمور ـــ يقتضى التعجيل ـــ كخطوة أولى ، باعادة تنظيم المرور بالقناة ، سواء بالنسبة للقوى البشرية أم التنظيم المادى. وهذا يمكن عمله بتكوين لجان صغيرة فى مواقع العمل . وأنهى ريز تقريره بقوله : « أحس بالخجل والاشمئزاز عندما أرى تجارة بريطانيا المارة بقناة الســـويس ، تشـــرف عليها وتتحكم فيها شـــركة فرنسية »(١٣٥) .

هذا وقد تم نشر تقرير ريز بالصـــــحف البريطانية مما أثار المشاعر القومية وزاد فى الحرب النفسية المعلنة والخفية ضد شركة قناة السويس واداراتها . وتحدث شارل دى لسبس مع الأعضاء الانجليز بمجلس ادارة الشركة عن موضوع نشر تقرير الربان ريز بالصحف البريطانية ، فأفادت الحكومة البريطانية شارل دى لسبس بأنه لا دخل لها فى نشر هذا التقرير سواء بطريق مباشر أم غير مباشر . وفى الوقت نفسه ، طلب جرانفيل من الأعضاء الانجليز بالشركة أن يقدموا لدى لسبس مذكرة عن أهم محتويات ما جاء

---

(١٣٣) الأكر = ٤٠٠٠ م^2 أى حوالى ٦٣ × ٦٣ مترا .

(١٣٤) Parl. Pap. Egypt 3 (1884) No. 9 & Inclosures
1. 2 Op. Cit.

(١٣٥) Ibid.

بتقرير الربان ريز على أساس أن النقاط والمشاكل التى أثارها قد لفتت نظر الحكومة البريطانية(١٣٦) .

وقام الأعضاء الانجليز بالشركة بدراسة تقرير الربان ريز فجاء ردهم على الفقرة الخاصة بأن الشركة فرنسية بالكامل وتمسكها بالنصوص المكتوبة حرفيا ، فأوضحوا صعوبة مزج الموظفين الانجليز مع الفرنسيين ، أما مسألة التمسك بالنصوص الحرفية المكتوبة فذلك أمر طبيعى - فى نظرهم - حتى تكون هناك مساواة فى المعاملة بين السفن من كافة الجنسيات دون تفرقة . وفى حالة عدم وجود مثل هذه التعليمات وتنفيذها بدقة لنشأت التفرقة فى المعاملة بطبيعة الحال .

أما بخصوص العداوة الناشئة بين ملاك السفن البريطانية وشركة قناة السويس ، فان ذلك يرجع الى المشاكل التى تنشب بين وكلاء السفن البريطانية فى بورسعيد مع موظفى شركة قناة السويس وهؤلاء الوكلاء هم الوسطاء بين ربابنة السفن والشركة ، وتنشأ منازعات بينهم وبين موظفى شركة قناة السويس صاحبة السلطة العليا فى المنطقة وبين وكلاء من كافة الجنسيات للمشاكل الناشئة عن تطبيق التعليمات . كما أوضح الأعضاء الانجليز أن المشاكل الخاصة بالسفن كثيرة وطرق معالجتها متعددة ، كل ذلك ينشب بين موظفى الشركة ووكلاء السفن ، وأصبح هناك فقدان للثقة بين الطرفين . علاوة على أن مراسلات وكلاء السفن مع الملاك فى موطنهم الأصلى تعكس كل دقيقة الصراع . والخلافات مع شركة القناة وموظفيها تتسم بالطابع العدائى . كما أن الوكلاء ينحـــازون الى جانب ربابنة السفن ضد سلطات شركة قناة السويس . وهكذا نشأ الشعور بالكراهية ضد الشركة .

فمثلا حدث فى مطلع عام ١٨٨١ عندما بدأت مشاكل الحجر الصحى ، والتى أوعزها وكلاء السفن لشركة قناة السويس فى

---

(١٣٦) Granville to British S.C.D., F.O. Octo 11, 1883. Parl. Pap. Egypt 3 (1884) No. 15.

الوقت الذى كان المفروض أن يوجه اللوم الى وزارة الصحة ، نتيجة ازدياد المصاريف على اللنشات التجارية ، وليس معنى ذلك اعفاء موظفى الشركة من الأخطاء .

ودافع الأعضاء الانجليز عن موظفى الشركة بأنهم يبدون روح التفاهم . وعلى هذا يبدو أن الربان ريز قد استقى معلوماته من هؤلاء الوكلاء(١٣٧) .

كذلك أوضح الأعضاء الانجليز فى تقريرهم أن دى لسبس يعمل على المساواة فى المعاملة بين السفن من كافة الجنسيات ، فاذا أعطيت سفن شركة P & O البريطانية الأولوية ، وهى تنقل البريد ، فى عبور القناة فان ذلك يتعارض مع قواعد الشركة . وأكد الأعضاء الانجليز أنه لم تسمع شكاوى عن هذا الموضوع من شركات أخرى .

أما بخصوص الجدول(١٣٨) الزمنى لعبور السفن فى القناة خلال شهر مارس ، والذى أورده ريز ، فان هذا الشهر قد حدث فيه تأخير فى المدة الزمنية للعبور نظرا لسوء الأحوال الجوية ، والتى ربما تكون بالنسبة للسفن الفرنسية ، ان كان من نصيبها تفادى هذه الاحوال الجوية السيئة . ويدل التقرير على أن جدول ساعات العبور بالنسبة لسفن شركة P & O خلال شهر يونية ١٨٨٣ يقل بكثير عن شهر مارس الذى قدمه الربان ريز(١٣٩) .

أما بخصوص المرشدين فيوجد ١٠٥ مرشدين يتحدثون الانجليزية ويتفهمونها جيدا ويعينون بناء على مؤهلاتهم — ربان أعالى البحار — ولا تعين الشركة مرشدين بالقناة الا بعد شهور من الخبرة علاوة على أن الشركة مستعدة لتعيين مرشدين انجليز ممن

---

(١٣٧) The British S.C.D. To Granivlle, Lond. 30/10/1883. Parl. Pap. Egypt 3 (1884) No. 19.

(١٣٨) انظر الجدول ص ٢٠٠ من هذا البحث .

(١٣٩) Parl. Pap. Egypt 3 (1884) No. 19. Op. Cit.

لم يتقدموا للشركة للتعيين • كذلك يتم رباط السفن بالميناء حسب ظروف الحركة بالميناء ، وهذه متروكة لضباط ميناء بورسعيد وكثيرا ما يتعارض ذلك مع الأهواء الشخصية لربابنة السفن(١٤٠) •

أما النقطة التى أثارها ريز بخصوص تصحيح حمولة السفن خلال شهر من عبورها القناة فقد اتفق الأعضاء الانجليز معه فى هذه النقطة ، وأوضحوا أنهم سيرفعونها الى دى لسبس ، وأنه سيتم تغيير القاعدة مثار الشكوى(١٤١) •

وأورد الأعضاء الانجليز فى تقريرهم أن متوسط زمن العبور للسفن فى قناة السويس خلال عام ١٨٨٢ هو ٥٣ ساعة وذلك خلافا لما جاء فى شهر مارس بتقرير الربان ريز (٦٧ ساعة) ، وهذا يرجع الى سوء الأحوال الجوية • هذا وقد اتفقوا مع ريز فى النقطة الخاصة بضرورة وجود مفتش ملاحة ، وأيضا بالنسبة لمسألة اللامركزية بالنسبة لأمور الشركة لسرعة البت فى اجراءات المهمة والملاحية ، وأنهم أثاروا هذا الموضوع فى مجلس ادارة الشركة • أما مسألة الأراضى المشتركة ، فقد رأى الأعضاء الانجليز أن هذه المسألة تخص شركة قناة السويس والحكومة المصرية(١٤٢) •

وعلى أية حال فقد تدارس الأعضاء الانجليز مع دى لسبس بعض النقاط التى أثارها تقرير ريز وطلبوا تعديل القواعد مثل السماح للقاطرات الأجنبية بعمليات القطر بالقناة ، ووافق شارل دى لسبس على ذلك طالما كانت صالحة للعمل • وبخصوص الزام السفن باصلاح « الشمندورات » عقب شارل دى لسبس بأنه يجب تصحيح الخطأ الذى وقع فيه الربان ريز ، ذلك أن الشركة تلزم فقط السفن التى تتسبب فى اتلاف الشمندورات الملاحية بدفع تكاليف

---

(١٤٠) Ibid.
(١٤١) Ibid.
(١٤٢) Ibid.

الاصلاح حتى تلزم السفن بضرورة المحافظة على هذه الشمندورات
ابان عبورها القناة(١٤٣) ٠

هذا وقد دافع دى لسبس عن الاتهامات التى وجهها الربان ريز فى تقريره عن الشركة ٠ فيذكر دى لسبس أن القاطرة التى طلبها ريز لم تكن قاطرة خاصـــــة بشركة ولكنها احدى قاطرات يملكها رويلى Royle وهو وكيل ملاحى وتاجر فحومات ، وان شركة P & O تملك حاليا قاطرتين معتمدتين من الشركة ٠

بينما قاطرات رويلى لم يتم الترخيص لها بعد عمليات القطر بالقناة ، واذا كان رويلى قد قدم احدى قاطرات شركة P & O المعتمدة لدى شركة قناة السويس ، لما حدثت أية صعوبات بهذا الخصوص ، علما بأن رويلى يعتبر وكيلا لشركة P & O علاوة على كونه تاجرا للفحومات ٠ ويؤكد دى لسبس أن من مصلحة الملاحة بالقناة تصنيف القاطرات الى نوعين : قاطرات معتمدة وأخرى غير معتمدة ٠ فالقاطرات المعتمدة هى تلك القاطرات التى يسمح لها بعمليات القطر والمرافقة بالقناة بعد التحقق من صلاحيتها لهذا العمل دون أى مخاطر على الملاحة ٠ واذا لم تتوافر هذه الشروط لكانت هناك قاطرات كثيرة رديئة تشكل خطرا على الملاحة بقناة السويس يكون من نتيجتها اعاقة أو ربما ايقاف الملاحة بالقناة ، وتوجد ٧ قاطرات معتمدة لدى شركة P & O وواحدة يملكها ستابلدون Stapledon واثنتان للبحرية البريطانية واثنتان لبازن وشركاه Bazin & Co. ـ وأكد دى لسبس أنه لم يتم رفض أى طلب صرف ترخيص بالقطر فى القناة قدم للشركة ٠ هذا ولم ترخص شركة قناة السويس حتى الآن لعمليات النقل فيما بين بورسعيد

---

(١٤٣) British S.C. Direction to Granville, Novem 6, 1883, Paris. Parl. Pap. Egypt No. 3 (1884) No. 22.

وأوردت الوثيقة تسعيرة قاطرات شركة قناة السويس كالآتى : ٤٨ جنيها (١٢٠٠ فرنك) عن تشغيل القاطرة خـلال اليوم ١٢ سـاعة للقاطرات من الدرجة الأولى ، ٨٠٠ فرنك أو ٣٢ جنيها للقاطرات من الدرجة الثانية ٠

والسويس بواسطة صالات Chalands لأن وسيلة النقل هذه خطيرة جدا ، وخاصة بالنسبة للعبور فى البحيرات المرة ، ولأن غرق أى صال بالقناة قد يوقف حركة الملاحة بالقناة تماما(١٤٤) .

ورد دى لسبس على العبارة التى وردت بتقرير الربان ريز التى قال فيها : «عندما يحلو لهم» بقوله : «ان قاطرات الشركة تكون تحت الطلب لمساعدة أى سفينة . فعلى سبيل المثال اذا جنحت احدى السفن بالقناة واحتاجت لقاطرة لمواصلة السير ، فان الشركة ترسل القاطرة فورا للسفينة الجانحة «Navire échoce» وتظل القاطرة مرافقة للسفينة الجانحة الى أن تستغنى عن خدماتها »(١٤٥) .

أما بخصوص تعريفة القطر Le tarif de remorquage فان المؤتمر الدولى للحمولة الذى عقد بالاستانة عام ١٨٧٣ قد صدق على هذه التعريفة التى يعترض عليها الربان ريز ، علاوة على أن شركة القناة تخسر بهذه التعريفة . هذا وقد قررت الشركة مؤخرا عدم المطالبة بدفع تكاليف رفع سفينة جنحت بالقناة . والمصاريف الخاصة بهذه العملية ستكون ضمن رسوم القطر أو المصاحبة للسفينة العادية . وعلى هذا سيكون من السهل على ربابنة السفن التقدم بطلب هذه الخدمة »(١٤٦) .

ورد دى لسبس على الموضوع الذى أثاره ريز بخصوص نقل المؤن ، موضحا أنه وردت برقية من ريز الى مدير التحركات بالاسماعيلية بطلب سرعة عبور القناة باحدى القاطرات التى يملكها رويلى ، وليس باحدى القاطرات المعتمدة التابعة لشركة P & O ومع ذلك فقد سمح مدير التحركات وبصفة استثنائية استخدامه

---

(١٤٤) De Lesseps to the British S.C.D., Paris. Novem 18., 1883. Parl. Pap. Egypt 3 (1884) Inclos, In No. 23. ,Cf Bull. Decadaire No. 430. Novem 11, 1883.

(١٤٥) Ibid.

(١٤٦) Ibid.

لاحدى قاطرات رويلى غير المعتمدة ، رغم أن الأخير لم يقم بأى اجراء خاص بالترخيص له باستعمال قاطراته بالقناة · وعندما سمح لريز استخدام قاطرات رويلى ، طلب منه ٦ جنيهات تشغيل القاطرة فى الساعة ، مما اضطر الربان ريز الى استخدام قاطرات الهيئة وهذا يفسر التأخير(١٤٧) ·

أما بالنسبة لمسألة التحيز للسفن الفرنسية فهناك اســـتحالة – فى رأى دى لسبس – للتحيز لاحدى السفن ، وأن أى سفينة ترغب فى عبور القناة من بورسعيد أو من السويس ، فان الربان نفسه أو ممثله يكتب بخط يده فى سجل بالشركة ، طلب دخوله القناة · وعلى هذا يكون الربان على علم بأسماء السفن السابقة عليه فى السجل ، ومن هذا يبدو استحالة أن تسبق سفينة أخرى قبل دورها . أما بالنسبة لما ذكره ريز من تأخير ســـفينة الركاب الهولندية Princess Amalia ، فالحقيقة أنه عند استعدادها لمغادرة ميناء بورسعيد الى السويس فى الرابعة صباحا يوم ١٣ اغسطس فقد تم استبقاؤها حتى الحادية عشرة للســـماح للسفينة الفرنسية التابعة لشركة المساجيرى مارينيم Pei-ho والسفينة الفرنسية الأخرى Bien-Hoa والتى كانت فى طريقها الى بور سعيد · وبالنسبة لهذه الواقعة فان ريز قد استقى معلومات خاطئة وصحتها : أنه فى صبيحة يوم ١٣ أغسطس لم تستطع القاطرة الهولندية المذكورة دخول القناة لأن المدخل قد أغلق ، وألقت السفن البريطانية .Welfied, Pacaxo, Brenda بمخاطيفها فى مساء اليوم السابق ١٢ أغسطس فى منطقة الانتظار خارج ميناء بورســـعيد بحوالى ٢٢ كم · وطبقا لقاعدة ممتازة تحترم الملاحة بالقناة ، وبناء على اقتراح العضو البريطانى ج · ستوكس J. Stokes وشركة P & O بأن السفن التى أمضت الليل خارج ميناء بورسعيد أو فى غاطس السويس ، تعبر القناة فى الصـــــباح قبل دخول السفن الأخرى ·

---

(١٤٧) Ibid.

وبناء على هذه القاعدة كان على السفينة الهولندية ـ موضو
الشكوى ـ الانتظار حتى تعبر السـفن البريطانية الخمس ° و
السفينة الهولندية Princess-Amalia المذكورة قد راعت القواء
والقوانين ولم تحتج على التحيز(١٤٨) ٠

وأوضح دى لسبس أن شركة قناة السويس تتعرض لشكاو
واحتجاجات من جانب ملاك السـفن الانجليزية يتهمونها بالتحي
للسفن الانجليزية ٠ وضرب مثلا بشـكوى أحد ربابنة المدمر
الفرنسية عن طريق وزير البحرية والمستعمرات الفرنسى ، من أ
احدى السفن التابعة لشركة P & O والتى ألقت بمخطافها بغاطس
السويس بعدهم بخمس ساعات، عبرت القناة قبل المدمرة الفرنسية
ودافع عن موقف الشركة بالنسبة لمسألة التحيز ، بأنه منذ ١٤ عام
على افتتاح قناة السويس للملاحة ، لم يثبت بالدليل القاطع أر
الشركة قد حابت احدى السفن على حساب الأخرى فى المرور بالقنا
وأن هذا الهياج والاحتجاج الذى نشأ فى انجلترا هو جزء من حمل
موجهة ضد ادارة الشركة ٠ والربان ريز يشاركهم هذا التعصب
وعلى هذا فان مديرى شركة قناة السويس لا يشاركون الربان ريز
رأيه فى شكواه(١٤٩) ٠

ورد دى لسـبس على الجدول الزمنى الذى أورده ريز
فأوضح أن شهر مارس أسوأ شهور السنة رداءة فى الأحوال الجوية
فقد هبت عواصف وسببت تأخير القوافل ، ودلل على قوله بأن
أورد احصائية أخرى توضح متوسـط المدة الزمنية للعبور خلال
أشهر أخرى خلاف شهر مارس الذى يعتمد عليه ريز فى تقريره ،
وهذا الجدول كالآتى :

ـ المتوسط الزمنى للعبور خلال شهر مارس ٧٠ ساعة و ١٠
دقائق ٠

---

(١٤٨) Ibid.
(١٤٩) Ibid.

ـ المتوسط الزمنى للعبور خلال شهر ابريل ٥٤ ساعة و ١٨ دقيقة ٠

ـ المتوسط الزمنى للعبور خلال شهر مايو ٤٢ ساعة و ١٨ دقيقة ٠

ـ المتوسط الزمنى للعبور خلال شهر يونية ٣٩ ساعة و ١٨ دقيقة ٠

ـ المتوسط الزمنى للعبور خلال شهر يوليو ٣٩ ساعة و ٤٢ دقيقة(١٥٠) ٠

أما بخصوص ما جاء بشكوى ريز عن المرشدين الذين وصفهم بالجهل والقصور وانعدام الخبرة ، فقد استعان دى لسبس برد جرانفيل على هذه النقطة فى مجلس اللوردات بجلسة ١٧ يوليو ١٨٨٣ ، واعتبره خير رد على ريز ، فقد ذكر جرانفيل أن المرشدين ينقسمون الى فئتين : مرشدى بوغاز ومرشدى قناة ، وأن انخفاض عدد المرشدين الانجليز بالقناة لا يرجع الى أن شركة قناة السويس تعارض فى تعيين مرشدين انجليز حتى الآن ، وانما يرجع السبب الى وجود عجز فى الربابنة الانجليز أنفسهم ، لأن الأسطول التجارى البريطانى ضخم ويشكو هو نفسه من عجز فى الربابنة الانجليز ٠ وأما ادعاء ريز بالمرتبات الضخمة التى يتقاضاها ضباط وموظفو شركة قناة السويس ، فان دى لسبس يذكره بالعمل الشاق الذى يقوم به موظفو التحركات ، فبعضهم يقوم بالعمل أربع وعشرين ساعة مستمرة ، وذكره أيضا بالمرتبات الضخمة التى يتقاضها الموظفون الانجليز فى الحكومة المصرية والذين يعملون بالاسكندرية والقاهرة وبورسعيد ، والذين يعملون بالبنوك والبيوت التجارية ، فان ريز

---

(١٥٠) Reply of Lesseps to the report on the Working of The S.C. addressed to the admirality by Captain Rice. Parl. Pap. Egypt 3 (1884) Inclosure 2 in No. 23 Cf. Bull. Decad. No. 430.

عندئذ سيشعر بالخجل من مهاجمته للمرتبات الضخمة لموظفى شركة قناة السويس(١٥١) ٠

هذا وقد رغب دى لسبس فى أن تنشر آراؤه الخاصة بدحض دعاوى الريان فى تقريره الذى نشر بدون علم الحكومة البريطانية ولم يعترض الاعضاء الانجليز بمجلس ادارة الشركة على قيام دى لسبس بنشر آرائه ورده على الريان ريز(١٥٢) ٠

ما بعد فشل اتفاقية ١٠ يوليو ١٨٨٣ :

ورغم فشل الاتفاقية والتصويت ضـــدها فى مجلس العموم البريطانى ، الا أننا نجد الهجوم يستمر فى المجلس ـ خلال الشهور التالية ـ على الحكومة والشركة فى نفس الوقت ٠ عندئذ وجد جلادستون نفسه فى موقف صعب بعد فشل الاتفاقية واســـتمرار الهجوم عليه ، فرأى أنه من المستحسن قيام شركة قناة السويس بالاتصال والتفاوض مباشرة مع ملاك السفن البريطانية وأولئك الذين لهم مصالح تجارية بالقناة للتفاهم معهم حول الاجراءات الكفيلة بتحسين الخدمة فى مرفق قناة السويس بما يتفق ومصالحهم ٠

ولهذا طلب جرانفيل من الأعضاء الانجليز فى مجلس ادارة شركة قناة السويس ، أن يؤكدوا ذلك الأمر لدى لسبس وبشدة ، موضحين له أن حكومة انجلترا سوف تستخدم نفوذها مع ملاك السفن ، والآخرين الذين ترتبط مصالحهم بالتجارة ، وذلك لعقد مؤتمر لمناقشة المشاكل مع مجلس ادارة الشركة(١٥٣) ٠

---

(١٥١) British S.C.D. to Granivillc, Lond. Novem 11, 1883. Parl. Pap. Egypt 3 (1884) No. 23.

(١٥٢) Ibid.

(١٥٣) Granville to British S.C.D., F.O Aûgst 29, 1883, Parl. P. Op. Cit. No. 4.

وعلى هذا ليس صحيحا ما ذكره ولسون فى كتابه من أن دى لسبس ذهب الى لندن من تلقـاء نفســه انظـر : Wilson., Op. Cit. P. 75.

وبناء على تعليمات جرانفيل قام الأعضاء الانجليز بشـــركة قناة السويس بالتباحث مع دى لسبس يحثونه على الاتصال بملاك السفن والمهتمين بالتجارة عبر قناة السويس ، وأعرب دى لسبس عن ايمانه ورغبته الصادقة فى أن يضع نفسه تحت تصرف هؤلاء ، ذلك أن من مصلحته أن يكون هناك حسن تفاهم ووفاق مع زبائنه الانجليز(١٥٤) ٠

ولقد هاجم اتحاد ملاك السفن التجارية (Association of Steam ship Owners) موقف الشركة ، وطلبوا من وزارة الخارجية البريطانية اتخاذ الخطوات اللازمة لارسال مفاوضين الى مصر Deputation للتفاوض مع الخديو فى حل مشاكلهم مع الشركة(١٥٥) ٠

ولم تحظ مصالح الشـــركات الملاحية بمســـاندة الحكومة البريطانية ، وخفضت الى مجرد مفاوضات مع الشركة على أساس أنها القوة الوحيدة التى سبق للشركات الملاحية أن شجبتها ٠ وعلى هذا فشلت فى محاولاتها لتصبح القاضى والمتهم فى الوقت نفسه ، ولكنها نجحت فى احضار شركة قناة السويس لمائدة المفاوضـــات المباشرة ، بدلا من أن تكون هذه المفاوضات عن طريق الأعضاء الانجليز بمجلس ادارة الشركة ٠ وطالب اتحاد الشركات الملاحية بالحق فى التصويت فى الجمعية العمومية لحملة الأسهم طبقا لنسبة عدد الأسهم التى تملكها الحكومة البريطانية (٤٤٪ من نســـبة الأصوات) . وأن يكون نصف عدد المقاعد بمجلس ادارة الشركة على الأقل للانجليز وكذلك بالنسبة للموظفين بالشركة فى مصر ٠ ومقعد للادارة فى انجلترا مثلما هو فى فرنسا ، وتخفيض رســوم

---

(١٥٤) The British S.C.D./Granville, Paris 4-9-1883.
Parl. Pap. 3 (1884) No. 6.

(١٥٥) Westtray سكرتير عام اتحاد ملاك السفن To Granville, Lond. 9-11-1883. Parl Pap. Egypt 3 (1884). No. 20.

المرور ، وقبول تحكيم القضاء الانجليزى عند نشوب أى خلاف بين ملاك السفن الانجليز والشركة(١٥٦) .

هذا فى الوقت الذى رغبت فيه شركة قناة السويس فى تحديد أرباح الأسهم التى تملكها الحكومة البريطانية الى ٥٪ اعتبارا من عام ١٨٩٤ ، وان تضمن لشركة القناة قرضا قدره ٨ ملايين جنيه استرلينى بفائدة قدرها ٣٪ من الحكومة البريطانية ، وعدم السماح بمزيد من الاعضاء الانجليز فى مجلس ادارة الشركة(١٥٧) .

وفى مطلع شهر نوفمبر ١٨٨٣ قام دى لسبس يرافقه ابنه « شارل دى لسبس » بزيارة لندن بناء على الدعوة الموجهة اليه لمفاوضة الحكومة البريطانية وأصحاب شـــركات الملاحة والتجارة البريطانية حول موقف الشركة مستقبلا(١٥٨) .

وبعد اجتماع دى لسبس مع جرانفيل زال سوء التفاهم ، ووجد دى لسبس الا سبيل أمامه ســـــوى البحث عن تفاهم مع بريطانيا ، وعلى هذا دخل فى مفاوضات مع مجموعات ملاك السفن ، وكل من تهمهم الملاحـــة فى قناة الســـــويس وذلك تحت اشراف تشمبرلين(١٥٩) .

واستمرت الاجتماعات بين دى لسبس والشــــركات الملاحية وملاك السفن ، فبلغت سبعة اجتماعات ، نذكر منها اجتماع يوم ٢١ نوفمبر فى نيوكاسل ودافع دى لسبس عن موقفه ، وذكر أن قناة السويس لا يجب أن تزداد الصبغة الانجليزية فيها وتتفوق على الصبغة الفرنسية ، ذلك أن عقد الأمتياز قد حدد « أن قناة السويس تستغل لمصلحة جميع الدول عن طريق شركة تجارية عالمية » ، وأن الاتحاد القائم بين ملاك السفن وشركة قناة السويس هو اتحاد من أجل السلام الذى يعود بالفائدة على كل الشعوب(١٦٠) .

---

(١٥٦) Farnie. Op. Cti., P. 319.
(١٥٧) The Times, 16. Nov. 1883.
(١٥٨) Voisin Bey, Op. Cit., T. 3. P. 74.
(١٥٩) Wilson, A., Op. Cit. PP. 75 — 6.
(١٦٠) Bulleétin Décadaire, 2-12-1883. No. 430.

وغادر دى لسبس لندن الى باريس فى ٢٤ نوفمبر ١٨٨٣ تاركا ابنه شارل فى لندن لمواصلة اجتماعاته لوضع اللمسات الأخيرة فى الاتفاقية ، وان كانت حدة الهجوم على دى لسبس والشركة قد خفت بعض الشىء بعد اجتماعاته العديدة مع أصحاب الشأن فى لندن وخاصة وعده لهم بتخفيض رسوم المرور(١٦١) .

التوصل الى حل وسط ، اتفاقية ٣٠ نوفمبر ١٨٨٣ :

وهكذا بعد عدة اجتماعات تم التوصل الى حل وسط بين الشركة والمطالب المتعارضة لملاك السفن والشركات الملاحية . ظهر ذلك فى المحضر الرسمى فى ٣٠ نوفمبر فى صالة شركة P & O البريطانية ، وتم ذلك أسفل صورة توماس واجهورن(١٦٢) .

ووقع على هذه الاتفاقية سبعة يمثلون الخطوط الملاحية التى تمثل نسبة ٤ ملايين طن تعبر القناة سنويا أو بنسبة ٩١٪ من مجموع الحمولات البريطانية العابرة للقناة(١٦٣) . أهم بنود تلك الاتفاقية : تعيين سبعة أعضاء انجليز — من قبل ملاك السفن — بمجلس ادارة الشركة ، علاوة على الأعضاء الانجليز الثلاثة الذين عينوا من قبل (عام ١٨٧٦) . وشكلت لجنة استشارية فى لندن ، تتكون من الأعضاء الانجليز بالشركة ، وأن تفتح الشركة لها مكتبا فرعيا بلندن حيث تدفع فيه رسوم المرور ، وزيادة تعيين موظفين يتقنون الانجليزية بالشركة وتخفيض نسبى لرسوم العبور . وقد وافق شارل دى لسبس على هذه النقاط ولكنه تحفظ بالنسبة لموضوع اعطاء الأسهم ، التى تملكها حكومة انجلترا فى الشركة ، حق

---

(١٦١) Ibid.

(١٦٢) Farnie, Op. Cit. P. 320.

(١٦٣) Ibid . والموقعون على الاتفاقية هم : توماس وزرلاند عن شركة P & O ووليام ماكينون عن شركة الخطوط الملاحية للهند البريطانية وآندرسون عن خط الشرق وممثل الخطوط الملاحية لجلنشير . وقد نشرت صحيفة شركة القناة نص الاتفاقية (العدد رقم ٤٣١ فى ١٢ ديسمبر ١٨٨٣) . وقد قام بترجمتها : عبد العزيز الشناوى ، وثائق ونصوص ص ص ٦٤٥ — ٦٤٨ .

التصويت فى اجتماع الجمعية العمومية للمساهمين ، ولم يوافق عليها من الناحية القانونية(١٦٤) . وتركت تلك المسألة بدون حسم(١٦٥) . وقد استبعدت الاتفاقية القرض الذى طلبته الشركة وبذلك رفع العبء عن كاهل دافعى الضرائب الانجليز من تحمل تكاليف « اعانة سياسية » - على حد قول فارنى - وبهذا يتم اجبار الشركة على أن تتجه الى الأسواق المالية للحصول على هذا المبلغ كذلك تجنبت الاتفاقية أى خرق أو انتهاك للامتياز أو للشركة المحتكرة كما لم تشر الاتفاقية الى مسألة مد امتياز شركة قناة السويس ، علاوة أن الاتفاقية قد فشلت فى أن تضمن لمصر أى قسط من أرباح الشركة . وفوق كل هذا منحت الاتفاقية مقاعد فى مجلس ادارة الشركة لملاك السفن ، وعلى هذا انتقلت من مسألة المشاركة فى الأرباح الى المشاركة فى الادارة . فالأعضاء الانجليز الثلاثة الذين تم انتخابهم بمجلس الادارة ، قد أوهموا أو خشوا من خلق تكتلات منفصلة فى مجلس الادارة ، كما خشوا من انتقاص مركزهم(١٦٦) .

وقد أعرب دى لسبس عن وجهة نظره فى انضمام الأعضاء الجدد الى مجلس ادارة الشركة بقوله : « ان وجود الأعضاء الجدد بالمجلس والذين يهتمون بزيادة ايرادات القناة بهدف التخفيض النسبى لرسوم المرور ، هو أمر غير كاف ، ويبدو لى أن المديرين الجدد من ملاك السفن المقيمين بلندن سيتعرفون بالتأكيد على وجهات نظر وسلوك الشركات ، وهذا سيجعلهم فى موقف يسمح لهم بتجنيب الشركة سوء الفهم لموقفها ، عندئذ لن تنهال الاتهامات على الشركة وذلك عندما يصبح ملاك السفن أعضاء فى مجلس ادارة الشركة ، فسيكون فى مقدورهم باستمرار تقديم كافة شكاوى وطلبات

---

(١٦٤) To Granville, Lond. (رئيس اتحاد ملاك السفن) Westray Novem 11, 1883. Inclo. ni No. 24. Parl. P. Egypt No. 3 (1883).

(١٦٥) Farnie, Op. Cit., P. 320.

(١٦٦) Ibid. P. 321.

واقتراحات ملاك السـفن والهيئات التجارية الى شـركة قناة السويس(١٦٧) ٠

ومنذ توقيع اتفاق ٣٠ نوفمبر ١٨٨٣ المسمى « **ببرنامج لندن** » ودى لسبس يحاول ألا يضفى عليه صفة الاتفاقية ، فلم تكن تلك الاتفاقية عقدا ، وانما فى طبيعتها أقرب ما تكون ببرنامج يضـع التزامات محددة ٠ ولم يثر اشـكال ما بين الحكومة البريطانية والشركة ، فقد نفذت الشركة جميع طلبات الحكومة ، فأنشأت لها مكتبا فى لندن يخضـع خضـوعا تاما لاشراف وزارة الخارجية البريطانية ، وصارت الشركة فرعا من فروع الحكومة البريطانية بغض النظر عن جنسية موظفيها(١٦٨) ٠

موافقة وزارة الخارجية البريطانية على الاتفاقية :

وأرسل جرانفيل للأعضاء الانجليز فى الشركة يبارك اتفاقية ٣٠ نوفمبر ويرى أن بنودها ستعود بالفائدة العظيمة على السفن والتجارة البريطانية ٠ وعلق على المادة الأولى من الأتفاقية الخاصة بتعيين لجنة A commission بغرض اسداء النصح للشركة بالنسبة للتغييرات الضرورية الخاصة بتحسينات عبور السفن ، بأن رأى الحكومة البريطانية هو أن يعين فى هذه اللجنة رجال بحريون : لهم خبرة فى الملاحة بالقناة وبتوجيه من حكومة انجلترا ٠ كذلك رأت الحكومة أن المديرين الرسميين والذين سـيتم تعيينهم بمعرفة الحكومة يجب أن يكونوا أعضاء فى « لجنة لندن الاستشارية » ٠ وأوضح جرانفيل فى رسالته أن حكومة جلالة الملكة التى تمتلك جزءا كبيرا من أسهم شركة قناة السويس ، لتعتبر أن الاتفاق الذى تم التوصل اليه انما يقدم الحل المرضى للخلافات التى نشبت بين شركة قناة السويس وعملائها وعلى هذا فلن تثار بعد ذلك مشـاكل

---

(١٦٧) Chamber of Shipping Lond. P.R.O., F.O. 423/38 Inclo. No. 49. dated July 21., 1904.

(١٦٨) Hallberg. P. 277.

بخصوص النقطتين سالفتى الذكر ، وعلى هذا توافق الحكومة على هذه الاقتراحات حتى تضع نهاية للخلافات التى أثيرت ، وتؤكد على أهمية ومصلحة التجارة العالمية(١٦٩) .

وبذلك أخذت الاتفاقية طابعها الرسمى عند موافقة جرانفيل عليها فى ١٥ يناير ١٨٨٤(١٧٠) .

هذا ولم يكن للحكومة البريطانية أى دور فى المفاوضات التى جرت بين دى لسبس والشركات الملاحية البريطانية بخصوص هذه الاتفاقية(١٧١) .

وكان هدف دى لسبس فى مفاوضاته مع الشركات الملاحية وملاك السفن فى انجلترا هو اقناعهم بأن التوصل الى اتفاقية معهم سيكون بمثابة حماية لشركة قناة السويس فى المستقبل من كل أخطار المنافسة(١٧٢) ، فكان دى لسبس يخشى مشروع ملاك السفن والشركات الملاحية الخاص بشق قناة ملاحية ثانية . واحتج ملاك السفن البريطانية لشمال انجلترا ، لدى وزير خارجية بريطانيا بعدم استشارتهم بالنسبة لمقررات « برنامج لندن » ، وأعلنوا عن رغبتهم فى ضرورة تواجدهم عند أى ترتيبات أو اجراءات تتم مع دى لسبس، لأن سفنهم تمثل نسبة كبيرة فى السفن التى تعبر قناة السويس(١٧٣) .

---

(١٦٩) Granville to British S.C.D. CAB F.O. 37/12/3. January 15., 1884. P.R.O.

(١٧٠) Voisin-Bey. Op. Cit. T. 3. P. 32.

(١٧١) Pouncefout. J. to Welford. F.O. Dec 18. 1883. Parl Pap. Egypt 3 (1884) No. 26.

(١٧٢) British S.C.D. to Granville P.R.O., F. Decen 6., 1883. F.O./78/2323.

(١٧٣) Welford to Granville, Newcastle. Dec 3. 1883. Parl. Pap. Egypt 3 (1884) No. 25.

وكذلك اعترضت بعض الغرف التجارية ببريطانيا ، والتى لم تشارك فى الاتفاقية المبرمة بين شارل دى لسبس وملاك السفن لأنهم اعتبروا هذه الاتفاقية مؤقتة وتحتاج الى اضافات قبل أن تكون مقبولة من الوجهة القومية(١٧٤) ٠

كما هاجم التجار الاتفاقية ورأوا فيها : « اتفاقية لملاك السفن » وكذلك هاجمها أعضاء حزب المحافظين على أساس أنها تضحية بالمصالح القومية(١٧٥) ٠

الا أن حزب الأحرار لم يهاجم الاتفاقية ، لأن حكومة جلادستون هى التى أيدت وباركت المفاوضات ٠ وقد توقف المحافظون عن هجومهم العنيف على الاتفاقية ، ذلك أن بنودها قد برهنت أن زعيمهم (دزريلى) لم يحصل على نصيب فى ادارة شركة قناة السويس ، على الرغم من المبلغ الضخم (٤ ملايين جنيه) الذى دفعته الحكومة من أموال الشعب (دافعى الضرائب) ، والنتيجة أنه فى الوقت الذى لم يصدق البرلمان على « اتفاقية السلام » : (Treaty of Peace) المعقودة بين انجلترا ودى لسبس ، فان التأكيدات لم تتركز على التخفيضات التى ترتبت على بنود الاتفاقية المرفوضة (١٠ يوليو ١٨٨٣) ، وأن المحصلة النهائية لاتفاقية ١٠ يوليو ١٨٨٣ ، هو أن انجلترا ركزت جهودها على دورها الثانوى فى ادارة شركة قناة السويس دون الحصول على مزايا أخرى تعوضها فى هذه الاتفاقية ٠ وكان واضحا للحكومة البريطانية كما هو واضح لدى لسبس ضرورة ايجاد توافق للخلافات ٠ وهكذا وافق حزب المحافظين فى عام ١٨٧٦ على تمثيل ثلاثة أعضاء انجليز فى مجلس ادارة الشركة البالغ عددهم ٢٤ عضوا ، بينما نجد حزب

---

(١٧٤) Murray to Granville, Lond., January 18/1884. Parl. P., Egypt 3 (1884) No. 33.

(١٧٥) Franie, Op. Cit., P. 321.

الأحرار فى عام ١٨٨٤ يبدى رضاه عن تمثيل عشرة أعضاء انجليز فى مجلس ادارة الشركة البالغ عددهم ٣٢ عضوا(١٧٦) ٠

ولقد وضعت هذه الاتفاقية مسألة تطوير قناة السويس تحت الاشراف الدقيق موضع التنفيذ، بالاضافة الى مراقبة سياسة الشركة بصفة عامة ، وأنهت أزمات عام ١٨٨٣ عندما أصبح الممر المائى مركزا للتنافس القومى بين انجلترا وفرنسا على صفحات جرائد البلدين وفى النشرات واليوميات والدوريات وفى الاجتماعات العامة والمناقشات التى جرت فى برلمان البلدين ٠ فلقد ظهر خلال عام ١٨٨٣ اثنان وثمانون مطبوعا مستقلا عن مسألة قناة السويس ، فى مقابل ٣١ كتابا ظهرت عن قناة السويس ابان عام ١٨٨٢ وفى عام ١٨٨٤ ظهر ٤١ كتابا عن قناة السويس(١٧٧) ٠

وكذلك أثارت هذه الاتفاقية الرأى العام فى بريطانيا ، فقد تردد أنها تنازل من جانب بريطانيا لصالح دى لسبس لكسب الرأى العام فى انجلترا ، وأن مثل هذا الخضوع من لندن لرجل فرنسا ربما كانت ستؤدى الى هزيمة حكومة جلادستون على يد واحد مثل دزريلى ، اذ سيكون فى مركز يستطيع فيه استغلال هذا الخطأ الذى ارتكبته الحكومة(١٧٨) ٠

كما تعرضت الاتفاقية للنقد أيضا فى مصر ، ويتضح ذلك من مذكرة الاحتجاج المؤرخة فى ٣ ديسمبر ١٨٨٣ ٠ كما هاجمتها

---

(١٧٦) Crabites, Pierr, The spoliation of Suez, PP. 206 — 8.

(١٧٧) Roux-ch, L'isthme et Le Canal de Suez, Op. Cit. T. 2. PP. 517 — 24, Cf. Farine, Op. Cit., P. 321.

أورد شارل رو ثبتا بالمراجع والبحوث التى ظهرت فى العالم عن قناة السويس فى كتابه المذكور اعتبارا من عام ١٨٦٦ وحتى عام ١٩٠١ ٠ راجع الكتاب المذكور من ص ٤٦٩ الى ص ٥٣٥ ٠

(١٧٨) Crabites., Op. Cit. P. 206.

صحافة لندن التى رأت فيها غبنا للحكومة البريطانية لأنها لم تعطها نفوذا مساويا لحملة الأسهم • وهاجمت احتكار الشركة من أجل تخفيض رسوم المرور(١٧٩) •

موقف دى لسبس وفرنسا من اتفاقية نوفمبر ١٨٨٣ :

أرسلت الحكومة البريطانية موافقتها على برنامج لندن الى مجلس ادارة الشــــركة ، حيث دعاهم رئيس مجلس الادارة الى التصديق على دعوة الجمعية العمومية للمساهمين لعقد جلسة غير عادية • وخلال مناقشات دى لسبس مع الاعضاء الانجليز بمجلس الادارة ـ طلب منهم ، اذا كان ذلك ممكنا ، ارسال خطاب جوليان بونســـيفوت المؤرخ فى ٣٠ أكتوبر ١٨٨٣ (١٧٠) • (الموجه الى اتحاد ملاك السفن بصفة رسمية اليه) لأن ما جاء فيه من بنود سوف يسهل الموافقة على اتفاقية ٣٠ نوفمبر بمعرفة المجلس • وكان لتحويل هذا الخطاب أثره الممتاز على أعضاء المجلس ، حيث وافقوا على دعوة الجمعية العمومية لحملة الأسهم فى جلسة طارئة تعقد يوم ١٢ مارس ، على أن يعقد مجلس الادارة جلسته فى ١٠ مارس لتحديد كيفية عرض الاتفاقية على المجلس • ورأى شارل دى لسبس عرض الاتفاقية على المساهمين على النحو التالى :

« ان الشركة لها احتكار ، وعلى هذا الأساس فهى لا تخشى المنافسة ، وعليها واجب تجاه تجارة العالم ، يفرض عليها تفسيرا ليبراليا لحقوقها • ففى الوقت الذى تمارس فيه امتيازاتنا ، فان عليها أن تعطى أقصى ما يمكن من التسهيلات للتجارة ، وتحديد الأرباح التى يخولها لهم امتيازهم • وكان ذلك هو أساس المناقشة مع ملاك السفن والمصالح المتبادلة وسيجد المساهمون مزاياهم فى أعطـــائهم القناعة لعمـــلائهم عندما يصـــــدقون على البنود المقترحة »(١٨١) •

---

(١٧٩) Farine, Op. Cit., P. 321.

(١٨٠) Parl. P Egypt. 3 (1884) No. 18.

(١٨١) British S.C.D. to Granville, No. 30 dated Feb. 5. 1884 in P.R.O., F.O 423/16.

وقد سأل أحد المديرين عما اذا كانت الاتفاقية لها طبيعة العقد الذى يربط الشركة ؟ وماذا يحدث لو شرع فى انشاء قناة ثانية منافسة ؟ ورد دى لسبس بأنه فى هذه الحالة سيكون من حق الشركة التراجع عن الخطوات التى اتخذها وتعود الى فرض رســـــوم مرتفعة(١٨٢) ·

وعبر دى لسبس عن ثقته الكاملة فى الحصول على موافقة الجمعية العمومية للمساهمين على الاتفاقية الا أنه رأى فى نفس الوقت التأثير المحتمل الذى سينتج عنها فى انجلترا وفرنسا ، عندما تثار المناقشات فى البرلمان فى الفترة السابقة على ١٢ مارس · ولقد ارتاح دى لسبس للخطابات الودية التى أرسلتها الحكومة البريطانية اليه ، والتى سينظر اليها المساهمون بعين الرضا ، وحذر الاعضاء الانجليز من أن أى عبـــــارة قد تصـــــــدر من ممثلى الحكومة البريطانية بالمجلس ابان المناقشات ، أو عند الاجابة على الاسئلة سوف تضعف من تأثير هذه الخطابات ، وهنا يخشى دى لسبس أن يؤثر ذلك بالتالى فى الجمعية العمومية للمساهمين ثم بعد ذلك على التصديق على الاتفاقية(١٨٣) ·

هذا وقد استقبلت فرنسا أخبار الاتفاقية بذهول عام ، لأن الحكومة البريطانية قد أعادت تأكيد حقوق الشركة ، ونظر اليها الفرنسيون على أساس أنها كافية ، وكذلك الحكومة الفرنسية ·· وبمجرد وصول أنباء الاتفاق الى باريس فى أول ديسمبر ١٨٨٣ ، انخفضت قيمة أسهم قناة السويس بنسبة تعادل ١٤٫٦٪ (١٨ ديسمبر ١٨٨٣) عن مستواها ، فى ١٥ نوفمبر من نفس العام ، واتهم دى لسبس هذه المناورات بأنها محاولة لتخريب مصـــالح حملة الأسهم(١٨٤) ·

وقد صرح دى لسبس فى مدينة ابيفيل Abbé Ville — فى ٢٣ ديسمبر ١٨٨٣ — مؤكداً أن القناة لا يمكن أبدا أن تكف

---

(١٨٢) Ibid.

(١٨٣) Ibid.

(١٨٤) Farnie, Op. Cit. P. 322.

عن كونها فرنسية ، سواء خلال حياته أو خلال حياة ابنه(١٨٥) . فقد ذهب البعض فى تفسيرهم لعقد الامتياز الممنوح لدى لسبس أن المزايا الممنوحة له تنتهى بموته(١٨٦) .

وقد أصبح حملة الأسهم مهددين ، أكثر من أى وقت مضى ، نتيجة لاقتراح تحديد فوائد الأسـهم (بند ٨ من الاتفاقية) لأن حقوقهم تنتهى فى عام ١٨٩٤ . وأنشأوا فى ٢٨ يناير ١٨٨٤ بمكتب شركة قناة السويس ، « اتحاد ممثلى حملة الأسهم » ، الذى تكون قانونيا فى ٤ فبراير وضم أربعة من مديرى الشركة . كما تكونت جماعة من حملة الأسهم الثائرين أطلقت على نفسها اسم : « لجنة الدفاع عن قناة السويس » فى ٢٥ فبراير لمعارضة أى تخفيض فى رسوم المرور بالقناة . وقد ابتكرت تلك اللجنة مشروعا يقضى بأن تقوم انجلترا باستئجار القناة فى مقابل أن تدفع ٨ فرنكات رسما لحملة الأسهم عن كل سهم(١٨٧) . ولكن فى ٢٧ مارس ١٨٨٤ انضمت لجنة الدفاع عن قناة السويس الى اتحاد حملة أسهم قناة السويس من أجل الموافقة على الاتفاقية ومساندة دى لسبس(١٨٨) .

وعقدت الجمعية العمومية لحملة الأسهم جلستها الطارئة فى ١٢ مارس ١٨٨٤ ، وحضرها ٤٣٣ عضوا منهم ١٣٠ عضوا من صغار حملة الأسهم الذين لا يملكون حق التصـويت ، وجميعهم يمثلون ٢٤٢٤٠٩ أسهم . وهو عدد كبير لم يسبق له أن تكامل بهذه الصورة فى أى اجتماع من قبل منذ « ثورة حملة الأسهم » فى عام ١٨٧٢(١٨٩) . فى هذه الجلسة شرح دى لسبس فى خطابه المسهب،

---

(١٨٥) The Times, 24-12-1883.

(١٨٦) Bulletin Décadaire, 12-3-1883. No. 440 Rapport de De Lesseps.

(١٨٧) Ibid. P. 323.

(١٨٨) Farnie, Oj. Cit. P. 322.

(١٨٩) السيد حسين جلال ، الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس ص ص ١٦٣ — ١٦٤ . (وهى فترة الأزمة المالية التى واكبت السنوات الأولى لافتتاح قناة السويس) .

للمساهمين موضحا أن الاتفاقية الموقعة فى لندن كانت مجرد محضر رسمى بسيط ، يضع برنامجا وهى ليست عقدا ، كما تخليها البعض خطأ(١٩٠) . ودافع دى لسبس عن مسألة تخفيض رسوم المرور المقترحة بالاتفاقية ، بحجة أن هذه السياسة ستشجع ازدياد حركة الملاحة بالقناة ، وقد تجذب ، على وجه الخصوص ، البضاعة التى مازالت فى أسواق آسيا ولم تجد طريقها بعد للنقل ، نظرا لارتفاع نولون النقل(١٩١) .

وتطلع دى لسبس لتخفيض رسوم المرور ١٠ فرنكات للطن الى ٥ فرنكات ، فى مقابل تمتع شركة قناة السويس بكل فوائد حركة الملاحة التى ستزداد فى القناة نتيجة تخفيض الرسوم(١٩٢) .

وخلال مناقشات حملة الأسهم فى الجمعية العمومية ، احتجت السيدات وحملة أسهم عام ١٨٥٨ ، على التضحية بآمالهم من أجل أنانية الانجليز ، وهاجموا الاتفاقية على أساس أنها عقد من جانب واحد ، ومحاولة لتحويل حملة الأسهم الفرنسيين « خارج بيتهم الخاص بهم » . ووصفوا الانجليز بأنهم مثل « المتسول الذى لا يقنع بالصدقات وانما يطالب باتفاقية مكتوبة تمنحه حق الصدقات كل يوم »(١٩٣) .

وبعد أربع ساعات ونصف من مناقشة التقرير تمت الموافقة عليه من خلال نفوذ دى لسبس الشخصى على المجلس . وكانت نتيجة التصويت ٨٤٣ صوتا ضد ٧٦١ صوتا . وكما هو واضح بأغلبية ضئيلة جدا فى تاريخ شركة قناة السويس(١٩٤) .

---

(١٩٠) Bulletin Décadaire., Op. Cit. No. 440. P. 562.

(١٩١) Ibid.

(١٩٢) Ibid.

(١٩٣) Farnie, Op. Cit. P. 322.

(١٩٤) Bullétin Décadaire, Op. Cit. P. 563, Cf. Farnie. Op. Cit. P. 323., Wilson, P. 78.

وفى البرلمان البريطانى سأل درمندوولف جرانفيل عن موضوع موافقة الجمعية العمومية لحملة الأسهم فى جلستها يوم ١٢ مارس على زيادة عدد الأعضاء الانجليز فى مجلس ادارة الشركة الى ١٠ أعضاء ، وموقف الحكومة اذا رفضت هذه النقطة ، هل تعتبر بقية الاتفاقية نافذة ؟ ورد تشيلدرز ــ وزير الخزانة ــ على ذلك بأنه قد تمت اتصالات مع الأعضاء الانجليز بادارة الشركة ، وأخبروه بأن تقرير دى لسبس فى الجمعية العمومية للمساهمين بجلسة ١٢ مارس قد تمت الموافقة عليه ، وفيه البند الخاص بزيادة عدد الاعضاء الانجليز ، وأنه يستلزم لتعديل النص الخاص بهذه المادة فى قانون الشركة التصويت عليها منفصلة ــ واستفسر درمندوولف عما اذا كان هؤلاء الأعضاء الانجليز الجدد فى مجلس ادارة الشركة ، سيكون من حقهم التصويت فى المجلس ، أم أنهم سيكونون مجرد مساهمين ؟ وهل فى مقدور الثلث أن يتصدى فى التصويت لثلثى المجلس لاقرار أى موضوع ؟ ولم يستطع تشيلدرز الرد على هذه النقطة ، ولكنه ذكر أنه يعتقد عند التصويت أنه من الضرورى موافقة ثلثى المجلس ، ولكن ذلك لم يرد فى الاتفاقية . وأعاد درمندوولف استفساره حول أحقيتهم فى التصويت واضطر تشيلدرز الى أن يعترف بأن هؤلاء المديرين السبعة الجدد ليست لهم سلطة التصويت(١٩٥) .

لذلك تم عقد اجتماع آخر للجمعية العمومية لحملة الأسهم بعد عشرة أسابيع (٢٩ مايو ١٨٨٤) وحضرها ٥٩٣ مساهما يمثلون ٢٧٩٨٠٥ أسهم(١٩٦) تمثل ٧٠٪ من حملة الأسهم . وتدفقت أعداد كبيرة من مؤيدى دى لسبس فى الصالة لاعتراض المنشقين والمعاكسين ، ونفذت قرارات المجلس بأغلبية ساحقة وسط تصفيق حاد . وتمت الموافقة على زيادة عدد أعضاء مجلس ادارة الشركة من ٢٤ عضوا الى ٢٢ عضواً بنسبة ٢٦٠٨ أصوات فى الجمعية

---

(١٩٥) Hansard Mars 17, 1884. PP. 19 — 21. Vol. 286, 3 Rd. Sérne

(١٩٦) Bullétin Décadaire, June 2, 1884., No. 448. P. 633.

العمومية ضد ٥٠٦ أصوات أى بنسبة ٨٢٪ من ٣١٦٧ صوتا من الحاضرين أى بـ ٥٠٠ صوت زيادة عن ثلثى أغلبية الاصوات الضرورية المطلوبة • وقد تم اختيار أول رجل صناعة فى مجلس الادارة وهو أول من أنتج « الكسب » بمرسيليا ، وهى الشركة التى تنتج علف الماشية من بذر القطن • وكانت هذه النسبة العظيمة من الأصوات نصرا لدى لسبس فى قمة عمله ، وعلامة واضحة على مدى سلطات رئيس الشركة التى تفوق (على حد وصف فارنى (Farnie قوة المتحدث والزعيم فى مجلس العموم البريطانى(١٩٧) •

وكانت أيضا نصرا لتنظيم العديد من حملة الاسهم ودليلا على أن مؤيدى دى لسبس كانوا مساهمين من نوع خاص لا تحكمهم مصالحهم بل يفضلون أن يخسروا مع دى لسبس بدلا من أن يكسبوا بدونه(١٩٨) •

هذا وقد حبذ وادنجتون ، مسألة حث الحكومة البريطانية على التصديق على الاتفاقية المبرمة بين شركة قناة السويس وملاك السفن الانجليز ، وكان يعتقد بوجود مشاكل خطيرة حول هذه النقطة(١٩٩) •

وعلى أية حال فقد افتتح مكتب الشركة بلندن فى ٢٩ أغسطس ١٨٨٤ برئاسة هنرى شيفاسوس Henri Chevassus والذى ظل مسئولا عن رئاسة هذا المكتب طيلة السنوات الثلاثين التالية لافتتاحه ، وفى نفس يوم الافتتاح خول لروتشيلد وأولاده بلندن باستلام رسوم المرور بالقناة • واعتبارا من عام ١٨٨٤ حصل الأعضاء الانجليز الثلاثة بمجلس الادارة على النشرات المنتظمة الخاصة بايرادات حركة الملاحة بالقناة عن طريق وزارة التجارة •

---

(١٩٧) Farine, Op. Cit. P. 323.

(١٩٨) Ibid

(١٩٩) Waddington à Julies Ferry. Lond 20 May 1884. D.D.F. T.V. No. 274.

أما الأعضاء السبعة الجدد بمجلس ادارة الشركة فكانوا من ملاك السفن والتجار ، وكانت تعوزهم اللغة الفرنسية وحصلوا على مقاعدهم بباريس لأول مرة اعتبارا من ٢ سبتمبر ١٨٨٤ بمجلس ادارة الشركة ، وبذلك تحولوا الى هيئة انجليزية فرنسية(٢٠٠) .

جهود دى لسبس لمد نشاط شركة قناة السويس فى أماكن أخرى من العـــالم :

وكان لخضوع شركة قناة السويس للنفوذ البريطانى ـ بعد الاحتلال ـ أثره البالغ على دى لسبس ، فقد توقف عن زيارته لمصر ، ووجه اهتمامه نحو مشروعات أخرى مثل : البحر الداخلى الأفريقى وقناة كرا Krah Canal (٢٠١) . وقناة كورنثه وقناة بنما . وكانت كل هذه المشاريع تعمل لغير مصـــلحة انجلترا وذلك فى محاولة لبسط النفوذ الفرنسى فى أماكن أخرى من العالم من جهة وضرب النفوذ البريطانى من جهة أخرى . ولكن دى لسبس لم يكن باستطاعته تحقيق أى من تلك المشاريع بنجاح ما لم يحصل على أكبر قدر من الربح من شركة قناة السويس(٢٠٢) .

وقد حفلت هذه الفترة بالعديد من المؤلفات التى تدور حول مشاريع شق قنوات ملاحية أخرى وذلك فى أعقاب ثبوت نجاح قناة السويس . فألف أحد الكتاب ويدعى « مكسيم هيلين » Maxime Helene كتابا بعنوان « الطرق الجديدة فى العالم » يدور حول قناة السويس وقناة بنما والطرق التى تخترق جبال الألب والنفق الذى سيربط فرنسا بانجلترا عبر بحر المانش ومشروع البحر الداخلى الأفريقى ، كما تناول مشاريع شق مضيق كورنثه ومضيق ملقا ونفق سانت جوثار(٢٠٣) .

---

(٢٠٠) Farnie, Op. Cit. P. 324.

(٢٠١) وتقع فى سيام واللايو والتى سنتناول دراستها فى الصفحـات التاليـة .

(٢٠٢) Farnie, P. 303.

(٢٠٣) Bulletin Décadaire, No. 39. Jan. 2, 1883.

كما وجد دى لسبس أيضا تشجيعا من جانب « بعض النقابات العمالية البريطانية » التى حثته على مواصلة جهده للاهتمام بالطرق الملاحية فى العالم والتى سيتم عن طريقها التعارف والتآخى بين الشعوب ، وعندئذ لن يحدث صراع بينها . وهاجمت تلك النقابات أولئك الذين يعارضون فكرة شق نفق عبر بحر المانش بحجة أنه سيكون أداة للغزو والعدوان ولكنهم رأوا عكس ذلك ، فهذا النفق سيربط بين الأمتين بشكل عملى ، وسيصبح هذا العمل المشترك أعظم انتصار للسلام العالمى فى نظرهم(٢٠٤) .

أضف الى ذلك أن نجاح شركة قناة السويس قد شجع على تخطيط مشاريع جديدة لحوالى ٢٥ أو يزيد من القنوات الملاحية فى العالم . وكانت قناة السويس ، فى كل الأحوال ، نموذجا رائعا ومثالا ألهم قريحة كل من فكر فى هذه المشاريع ، وكانت تحدوهم الآمال فى تكرار هذا الحدث أيضا فى قناة باناما(٢٠٥) .

وسنقوم هنا بدراسة لثلاثة فقط من هذه المشاريع التى شارك فيها دى لسبس وكان آخرها مشروع قناة بنما الذى قضى على البقية الباقية لنفوذ آل دى لسبس وشركة قناة السويس .

أولا : مشروع البحر الداخلى الافريقى :

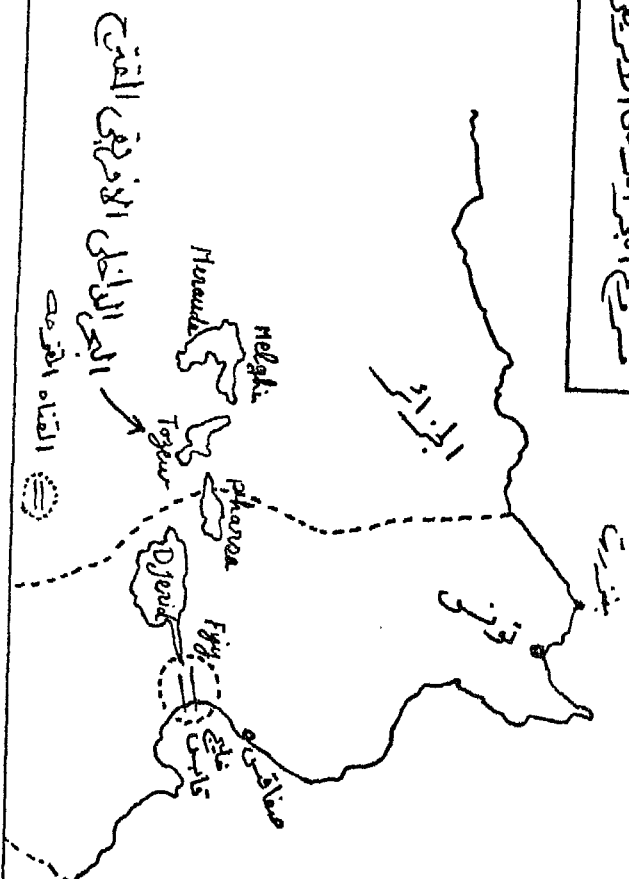
La Mer Intérieure Africaine

سعى دى لسبس عقب الاحتلال البريطانى لمصر الى مشاريع ترسخ النفوذ الفرنسى فى مناطق أخرى من العالم ، ووجد فى القارة الأفريقية متسعا لنشاطه فى المنطقة الواقعة جنوب تونس والجزائر ، من ذلك المشروع الذى سيخلق بحيرة صناعية هائلة تفتح الطريق لتوغل النفوذ الفرنسى فى شمال ووسط القارة الافريقية ويسيطر على تجارة المنطقة .

---

(٢٠٤) ولقد تحقق هذا النفق وافتتح فى ٦ مايو ١٩٩٤ بعد ٧ سنوات من العمل. Ibid. No. 394, Decem. 2, 1882.

(٢٠٥) Farnie., Op. Cit., PP. 412 -- 3.

مشروع البحر الداخلى الافريقى
بنزرت
تونس
الجزائر
صفاقس
خليج قابس
Melghi
Meraude
Tozeur
Pharsa
Fjjj
Djerid
البحر الداخلى الافريقى المقترح
القناه المقترحه

وستشق هذه القناة فى خليج قابس بتونس فى المنطقة الواقعة غرب هذا الخليج حيث تنخفض ١٤ مترا عن سطح البحر · وتنتشر فى هذه المنطقة مستنقعات ومناطق ضحلة ، وهى تقع جنوب الحدود التونسية والجزائرية .

وكان الربان الفرنسى رودير هو صاحب فكرة شق هذه القناة، وزار المنطقة فى أوائل مارس ١٨٨٣ بناء على طلب من دى لسبس ، لعمل مجسات ودراسات للمنطقة وصحبه فريق من الفنيين للدراسة العلمية النهائية للمشروع(٢٠٦) ·

وقد مهد الأمير عبد القادر الجزائرى الطريق لدى لسبس ، عندما وجه خطابا الى الزعماء الدينيين والعســكريين للمديريات التونسية والجزائرية التى ستقوم اللجنة بزيارتها ، يدعوهم فيه الى مساندة الشركة واللجنة الفرنسية التى ستقوم بزيارة الأراضى الواقعة فى المنطقة لدراسة شق قناة عبر برزخ قابس ، وطلب منهم اظهار حسن النية واستقبالهم استقبالا حسنا ، وابداء كرم الضيافة لهذه اللجنة وتسهيل عملها وتشجيعها وتقديم المساعدة الفعلية لها · وطلب اليهم عدم الالتفات الى أولئك الذين يتخيلون خطأ أن عملية شق قناة عبر برزخ قابس ستضر بالبلاد والسكان ، وانه اذا ما قدر لهذه القناة أن تشق بنجاح فى برزخ قابس مثلما حدث فى برزخ السويس ستجنى البلاد ثمارها مثلما جنت البشرية ثمار قناة السويس ·

وطلب منهم نبذ البغض والتعصب ، واذا احتاجت الشركة الى حقل أو منزل أو حديقة فانها سوف تدفع ثمنا مرتفعا أكثر من قيمتها المقدرة لها ، وستقوم هذه الشركة باستغلال مبالغ ضخمة فى هذا المشروع الذى سيعود على البلاد بالخير(٢٠٧) ·

---

(٢٠٦) Bullétin Décadaire, No. 400, Mar 12, 1883.

(٢٠٧) راجع نص الخطاب باللغة الفرنسية فى :
Bullétin Décadaire, No. 403, Mar 2., 1883.

وغادر دى لسبس باريس فى ١١ مارس ١٨٨٣ ، ترافقه لجنة من المقاولين الى تونس والجزائر لدراسة تكاليف وجدوى المشروع فى هذه المنطقة التى سيتدفق عبرها مياه البحر المتوسط لتكون أضخم بحيرة داخلية أفريقية • ووصل دى لسبس واللجنة المرافقة له الى منطقة توزير Tozeur فى ٢٣ مارس حيث رحب به الأهالى ومكث فى المنطقة حتى ١٠ أبريل وهناك استقبل دى لسبس مشايخ وزعماء المنطقة والقى فيهم خطابا عن أهمية شق القناة المقترحة لاقتصاديات المنطقة(٢٠٨) •

وأبدت الصحافة والرأى العام الفرنسى اهتمامها البالغ بهذا المشروع ، ورأت فيه ازدهارا وتوسعا للنفوذ الفرنسى فى القارة الأفريقية(٢٠٩) •

ودلت الدراسات أن المزايا التى ستعود من وراء شق هذه القناة هى :

١ — تلطيف المناخ الصحراوى لهذه المنطقة نتيجة وجود مسطحات مائية شاسعة ، وسيؤدى ذلك الى ازدياد عمليات البخر وهطول الأمطار فى المنطقة نتيجة وجود مسطحات مائية شاسعة ، ومرتفعات تحيط بالمنطقة مما سيؤدى الى ازدياد خصوبة الأراضى الزراعية •

٢ — قيام صناعة الصيد والملح • وستلقى الصناعة الأخيرة رواجا عظيما فى أسواق أفريقيا حيث يبلغ سعر كيلو جرام الملح ١٥٠ فرنكا •

٣ — وسيؤدى تدفق المياه الى قيام ملاحة بحرية وتشجيع استقرار عدد كبير من السكان حول شواطىء هذه البحيرات •

---

(٢٠٨) Ibid. No. 407., April 12, 1883.

(٢٠٩) Ibid. No. 404., 12 Mars. 1883.

٤ ـ بانشـــــاء موانىء فى هذه المنطقة تصبح مرافىء ممتازة للقوافل التجارية الضخمة السودانية القادمة من وسط القارة الافريقية لانها ستجدها موانىء أكثر قربا من الموانىء المراكشية ، وتستـــقبل هذه الموانىء عندئذ المنتجات الافريقية مثل : البلح والمطاط والجـــلود والنعام .. الخ .

٥ ـ ستشكل هذه البحيرات حدودا طبيعية ممتازة لكل من تونس والجزائر فى الجنوب ، وعندئذ يصبح من الصعب على البدو شن غارات داخل البلاد وجنوبها وستزيد هذه البحـــيرات آخر الأمر من رخـــاء وتقـــدم تونس والجزائر(٢١٠) .

٦ ـ ويمكن زراعة ملايين من أشجار النخيل على شواطىء هذه البحيرة الأفريقية الداخلية . وقد أعطى دى لسبس مثلا لذلك بتلك الاشـــجار الهائلة التى تحيط ببحيرة المنزلة فى مصر(٢١١) .

وقد اهتمت الحكومة الفرنسية بهذا المشروع ، فنجد فريسنتيه ـ وزير خارجية فرنسا ـ يرفع تقريرا الى رئيس الجمهورية الفرنسية فى ٢٧ أبريل ١٨٨٢ عن مشروع البحر الداخلى الأفريقى أوضح فيه اهتمام الرأى العام الفرنسى بهذا المشروع الذى سيخلق بحيرة واسعة تزيد مساحتها ٧٠ مرة عن مساحة بحيرة جينيف ، وستمتد مياه هذه القناة غرب خليج قابس لمسافة ٢٤٠ كيلومتر ، وسيتم انشاء هذا الحوض عن طريق شق القناة التى ستحمل مياه البحر الى منطقة المستنقعات . وأكد فريسنتيه فى تقريره لرئيس الجمهورية الفرنسية النقاط الآتية :

(أ) الأهمية السياسية للقناة المقترحة وكذلك البحيرة الواسعة التى ستنشأ عن هذه القناة والتى ستمثل حاجزا طبيعيا ضـــد غزوات البربر .

---

(٢١٠) Bulletin Décadaire., No. 405, 2 April. 1883.

(٢١١) Ibid. No. 410, 12 May 1883.

(ب) أن هذه البحيرة الداخلية ستكون بمثابة ملجأ للأسطول الفرنسى التجارى والحربى على السواء وذلك ضد أى طارىء أو اخطار يتعرض لها(٢١٢) ٠

(ج) وأكدت وزارة الخارجية الفرنسبة ان شق هذه القناة وانشاء هذه البحيرة سيؤدى الى نمو النفوذ الفرنسى وتدعيم النفوذ العسكرى والبحرى فى هذه المنطقة ، بعد افتتاح الطريق البحرى الجديد للتجارة والصناعة ولأمن الجزائر(٢١٣) ٠

واقترح فريستيه تشكيل لجنة كبيرة لدراسة هذا المشروع بعناية من كافة جوانبه ، وطلب أن تضم هذه اللجنة ممثلين عن كافة الوزارات : الخارجية والحربية والبحرية والتجارة والزراعة ومن العلماء وأعضاء الحكومة الجزائرية(٢١٤) ٠

هذا وقد أكد دى لسبس فى حديثه فى السربون عقب عودته من رحلة لتونس والجزائر – على أهمية هذه القناة المقترحة والتى ستخلق بحيرة أفريقية داخلية كبيرة تقع على الحدود الجنوبية لتونس والجزائر وتمثل حاجزا طبيعيا ضد أى غزو خارجى ٠ وأوضح دى لسبس أن الباب العالى لا يعرف كيف يستغل موارده ، ونوه بدور فرنسا المساند لباى تونس ، وفضل الأسطول البحرى الفرنسى فى هذا المجال ودور فرنسا الحضارى فى المنطقة(٢١٥) ٠

وقد نادى البعض(٢١٦) باطلاق اسم فرديناند دى لسبس على خليج قابس واسم الربان رودير على الميناء الجديدة(٢١٧) ٠

---

(٢١٢) راجع نص تقرير فريسيتيه الى رئيس الجمهورية فى صحيفة شركة قناة السويس رقم ٣٧٣ بتاريخ ٢ مايو ١٨٨٢ ص ٦٣ – ٦٥ ٠

(٢١٣) Bullétin Décadaire, No. 408, 22 April 1883.

(٢١٤) Ibid. No. 373, 2 May 1883.

(٢١٥) Bullétin Décadaire, No. 408, 22 April 1883.

(٢١٦) الجنرال الفرنسى أليجرو Allegro

(٢١٧) Bullétin Décadaire, No. 405, 2 April 1883.

وعلى أية حال لم يتحقق هذا المشروع — على ما يبدو — ربما لأن التكاليف باهظة أو لأسباب هندسية ، ولم يسمع عنه بعد ذلك وكان يمثل جانبا من جهود دى لسبس وشركة قناة السويس لبسط النفوذ الفرنسى فى وسط القارة الأفريقية وشمالها ٠

ثانيا : قناة كرا فى جنوب شرقى آسيا :

وكذلك امتد نشاط دى لسبس جنوب منطقة شرقى آسيا ، فقد وجد مهندسو دى لسبس فى شبه جزيرة الملايو منطقة مناسبة فى برزخ كرا (Krah) (٢١٨) لشق قناة فيها تختصر المسافة بين أوربا وموانى الصين بحوالى أربعة أيام ، ويبلغ طول هذه القناة المقترحة ٥٠ كيلو متر(٢١٩) ٠

وقد تناولت الصحف هذا الخبر واهتمت به صحيفة شركة قناة السويس والصحف البريطانية وعلى الأخص صحيفة ستاندرد ، وقد قررت الدراسات التى قام بها المهندسون الذين يعملون لحساب دى لسبس ، سهولة شق هذه القناة وأنها لن تستغرق أكثر من عامين ابتداء من عمليات الحفر(٢٢٠) ٠

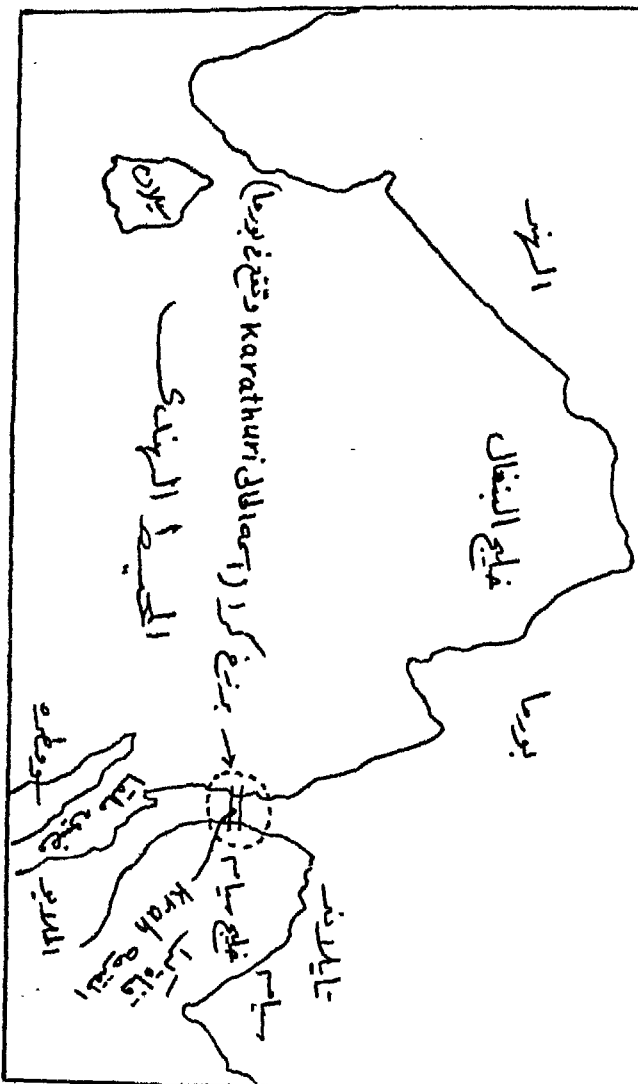
وعلقت صحيفة ستاندرد التى نشرت الخبر بأن المهندسين الفرنسيين قد أساءوا تقدير الصعاب التى ستواجههم ، ولكنه من الواضح أن دى لسبس ومجلس ادارة شركة قناة السويس نظروا للمشروع نظرة مليئة بالأمل ، وانهم على ما يبدو قد قرروا أن الملاك الحقيقيين لقناة السويس هم وحدهم الذين سيسمح لهم بأن يصبحوا مساهمين فى الشركة الجديدة ٠ ونادى كاتب المقال فى الصحيفة البريطانية (ستاندرد) بأن يصبح لانجلترا باعتبارها تملك نصف أسهم قناة السويس ، النفوذ السائد فى القناة الجديدة ٠ وتنبأت

---

(٢١٨) اسمها الحالى Karathuri وهى تابعة لبورما ٠

(٢١٩) Bullétin Décadaire, No. 393, 22 Nov. 1882.

(٢٢٠) Ibid.

"مشروع قناة كرا"
الهند
خليج البنغال
بورما
تايلاند
سيام
خليج سيام
برزخ كرا (اسمه الحالي Karathuri وتقع في بورما)
المحيط الهندي
سيلان
قناة كرا Krah المقترحة
الملايو
مضيق ملقا
سومطره

الصحيفة البريطانية برفض هذا الطلب . وطالبت الحكومة البريطانية بتحمل مسئوليتها وعدم التخلى عن هذه الفرصة النادرة لتأكيد نفوذها على هذا الطريق البحرى المهم ، والذى قد يصبح على درجة كبيرة من الأهمية فى المستقبل . كما طالبت الصحيفة باعتبار قناة كرا الجديدة امتدادا لقناة السويس بالنسبة للسفن المتجهة من أوربا الى بحر الصين حيث توجد تجارة مهمة بين الهند والشرق الأقصى(٢٢١) .

وقد أثارت هذه القناة النعرة القومية فى انجلترا ، فتناولت صحيفة ستاندرد فى مقال آخر لها هجومها على دى لسبس وأن مشاريعه لشق قناة عبر برزخ كرا يتضح فيها « مدى غرور جيراننا — أى فرنسا — وذلك عندما يؤكدون أن المشروع المقترح يرجع الى مبادرة فرنسية ، بينما أكدت الصحيفة أن أحد البريطانيين ويدعى ايفنجهام ولسون Effingham Wilson هو صاحب الفكرة ، فقد نشر بحثا عن شبه جزيرة الملايو نبه فيه الرأى العام الى أهمية مشروع شق قناة فى برزخ كرا . وطالبت الصحيفة فى مقالها بابعاد قناة كرا عن المنافسات الدولية أو أية مؤامرات أخرى من هذا النوع(٢٢٢) .

كما اهتمت صحف جنوب شرقى آسيا بهذا المشروع ، فأبرزت الصحف الصادرة فى سيام وجاوه والدول الأخرى هذا المشروع كما أبدى الهولنديون المقيمون فى جزر الهند الشرقية اهتمامهم الكبير به ، وطالبوا بحقهم فى حضور اللجنة الدولية المقترحة لبحث شق هذه القناة(٢٢٣) .

---

(٢٢١) Ibid. (مثال لجريدة ستاندرد البريطانية) اعادت صحيفة شركة قناة السويس نشره فى العدد ٣٩٣ السابق ذكره .

(٢٢٢) d.

(٢٢٣) نشرت صحيفة شركة قناة السويس المقالات التى أوردتها صحف ستاندرد عن هذه القناة وكذلك الصحف الاخرى مثل ستاندرد وغيرها ، ا؛ llétin Décadaire, No. 397, 2 January 1883.

وعلى أية حال لم يكتب أيضا لهذه القناة ان تتم لمشاكل هندسية ومالية ٠

ثالثا : مشروع قناة بنما وانهيار نفوذ آل دى لسبس فى شركة قناة السويس :

وكذلك وجه دى لسبس جهوده غربا تجاه قناة بنما فى اطار سعيه لنشر النفوذ والحضارة الفرنسية للسيطرة على الطرق البحرية فى العالم وذلك بعد احداث عام ١٨٨٢ التى كانت ضربة شديدة وخطيرة لنفوذ شركة قناة السويس ـ كما رأينا ـ فلم تعد الشركة تواجه فقط الخديوى والسلطان وانما بدأت تواجه انجلترا نفسها التى سعت الى استثمار احتلالها لمصر ٠

وشرعت شركة فرنسية كونها دى لسبس فى شق قناة بدون أهوســــة تربط المحيطين الاطلسى والهادىء عن طريق قناة بنما . وقدر الفرنسيون تكاليف شق هذه القناة ، التى ستستغرق حوالى ٨ سنوات ، فى بادىء الأمر مبلغا يقدر بحوالى ١١٤ مليون دولار ، ولكن بعد ثمانية أعوام قدروا تكاليفها بـــ ٣٥١ مليون دولار وأنها تستغرق عشرين عاما(٢٢٤) .

وحصل دى لسبس على امتياز قناة بنما فى عام ١٨٧٩ وكان مماثلا للامتياز الذى حصل عليه عام ١٨٥٤ فى قناة السويس(٢٢٥) واعتبر دى لسبس هذا العلم بمثابة غزو سلمى تقوم به فرنسا فى برزخ بنما ٠

---

(٢٢٤) Farnie, J. Haskin's, The Panama Canal. N.Y. 1913. P 208.

وقد قدرت اللجنة الجغرافية التكاليف بـ ١١٧٤ مليون فرنك ـ راجع :
André Siefried, Suez and Panama, P. 244.

(٢٢٥) Farnie, Op. Cit., P. 413.

وهكذا شرع دى دلسبس فى يناير ١٨٨٠ ، اثر نجاح قناة السويس ، فى شق هذه القناة وكانت الارباح الضخمة التى حصل عليها حملة أسهم شركة قناة السويس خير حافز ومساند لدى لسبس فى مشروعه الخاص بشق قناة بنما . وقدر دى لسبس عام ١٨٨٨ للانتهاء من هذه القناة .

ولجأ دى لسبس كعادته للحصول على الأموال للمشـــروع بشتى الســـبل ، وانتشرت الدعاية للمشروع بأن قناة بنما على الرغم من ان تكلفتها ستبلغ أضعاف تكلفة قناة السويس الا أن ايراداتها ستكون ثلاثة أضعاف ايرادات قناة السويس ، كما أن شقها أمر أسهل بكثير من شق قناة السويس(٢٢٦) .

وأطلق دى لسبس على الشركة التى ستتولى أمر شق قناة بنما اسم : « الشركة العالمية لقناة بنما المحيطية » :

«Compagnie Universelle du canal interoceanique de Panama».

وقام باصدار صحيفة خاصة بهذه القناة اسماها : « صحيفة القناة المحيطية »(٢٢٧) . وكان الهدف من هذه الصحيفة هو نشر المعلومات الخاصة بقناة بنما خلال فترة ارتباطه بهذا المشروع ، وكانت هذه الصحيفة مليئة بالتقارير المبالغ فيها التى تساند المشروع وتتنبأ بنجاحه وتحقيقه ، الا أن ثقة الشعب الفرنسى فى دى لسبس بدأت تتضاءل منذ عام ١٨٨٨(٢٢٨) .

---

(٢٢٦) Ibid. P. 414.

(٢٢٧) Bullétin de canal Interocénique.

وكانت تصدر مرتين فى الشهر يومى ١ ، ١٥ . وكانت صحيفة شركة قناة السويس كثيرا ما تنشر أخبار قناة بنما وتضـم اليها الاعـداد الصـادرة بهذه القناة .

(٢٢٨) Bullétin de Canal Interocénique.

هذا ولم يجد دى لسبس ترحيبا ماليا فى أسواق الولايات المتحدة الأمريكية(٢٢٩) . وقد ساهم كثير من الفرنسيين فى المشروع . وقد أثبت عام ١٨٨٦ أنه آخر عام للأمل فى المشروع الجديد ، فقد تأثرت قناة بنما — على أية حال — ببرنامج لندن ١٨٨٤ الخاص بقناة السويس ، الذى فرض على شركة قناة السويس كما سبق ودرسنا(٢٣٠) .

ولم يجد دى لسبس الفرصة — كما وجدها فى قناة السويس — فانتشار الأوبئة بين العمال وضخامة التكاليف وفشل الخطة الهندسية وسوء تقدير تكاليف المشروع أدت الى فشله فى نهاية الأمر .

وعلى أية حال لم يكتب لأى من المشاريع الثلاثة النجاح وبرهن الفشل المالى والهندسى لشركة قناة بنما على أنه كارثة لآل دى لسبس ، وحطم حلم دى لسبس فى السيطرة على كل الطرق التجارية للعالم . كما شجعت هذه الكارثة على المطالبة بالاحتكام للقضاء فى القاهرة اعتبارا من عام ١٨٨٩ لضمان أسهم المؤسسين ، علاوة على الاقتراح الذى أثير والخاص باعادة تأكيد سلطة الخديو فى تعيين رئيس شركة قناة السويس (٢٣١) . وأدى فشل مشروع قناة بنما الى اضعاف مركز دى لسبس ، وأثير داخل الشركة مرة ثانية مسألة معارضة برنامج لندن . وتحولت قناة بنما من مشروع خاص الى « فضيحة عامة » a public scandal (٢٣٢) .

فقد قاضى المساهمون الشركة الفرنسية وعلى رأسها دى لسبس وابنه شارل وأعضاء مجلس ادارتها ، لاحتيالهم عليهم وتبديدهم أموالهم بسبب سوء ادارتهم ، فحكم عليهم بالسجن وبغرامات فادحة . الأمر الذى أدى الى هرب بعضهم وانتحار

---

(٢٢٩) Ibid. P. 216.

(٢٣٠) Farnie, P. 417.

(٢٣١) Ibid P. 419.

(٢٣٢) Ibid. P. 420.

البعض الآخر ، وأوقف تنفيذ الحكم على دى لسبس لكبر سنه . هذا فى الوقت الذى واصلت فيه الحكومة الأمريكية الأعمال بمعرفتها ابتداء من عام ١٩٠٤ فأنجزتها بنجاح فى عام ١٩١٤ حيث افتتحت قناة بنما رسميا للملاحة فى ١٥ أغسطس عام ١٩١٤(٢٣٣) .

وعينت الحكومة الفرنسية لجنة لتقصى الحقائق فى فضيحة بنما ، وأرسلت لهم اعلانات استدعاء للمحكمة فى ٢١ نوفمبر ١٨٩٢ ، وتحول برلمان الجمهورية الفرنسية الى الهجوم على شركة قناة بنما وعلى دى لسبس الذى أصبح — على حد تعبير فارنى — كبش الفداء من جانب الرأى العام الذى هاجم الفساد بصفة عامة ، وأصبحت فضيحة قناة بنما المالية نموذجا لهذا الفساد . واتهم دى لسبس بالغش وتم القبض على ابنه شارل دى لسبس فى ١٦ ديسمبر ١٨٩٢ فى منزله ، وعلى فونتان Fontane ايضا فى مقر ادارة شركة قناةالسويس بباريس، وأصبح جيكارد Guichard رئيسا لشركة قناة السويس اعتبارا من ١٧ ديسمبر ١٨٩٢ . وأعادت شركة قناة السويس تنظيم مجلس ادارتها لتحاشى تكرار كارثة بنما ، وتم توسيع المجلس التنفيذى لشركة قناة السويس بالحاق ثلاثة أعضاء آخرين اعتبارا من عام ١٨٩٣ وهم : فوزان بك ويوكارد وشارل رو . وكان مركز شركة قناة السويس فى مصر يعتمد على العلاقات الشخصية بين دى لسبس والحكام المصريين ، وقد تأثرت هذه العلاقة بشكل خطير بعزل دى لسبس ، وبدأت الدعاوى القانونية فى باريس (١٢ مايو ١٨٩٤) تنهال على الشركة من حاشية سعيد باشا وهم من رجال الجيش ، ضد دى لسبس لغشه واختلاسه(٢٣٤) .

---

(٢٣٣) Ibid.

(٢٣٤) Ibid. P. 424.

وبانهيار نفوذ دى لسبس أصبحت شركة قناة السويس كلها في كنف وتحت وصاية الحكومة البريطانية . فمن آن لاخر كان الأعضاء الانجليز ، بمجلس ادارة الشركة ، يتدخلون لتوجيه الشركة لمصلحة انجلترا .

فمثلا نجدهم قد اقترحوا تعديل نظام اعداد الميزانية الخاصة بالشركة وطريقة تدوين حساباتها ، لأن ذلك فى نظرهم سيؤدى ليس فقط الى تسهيل الاجراءات ، وانما سيخفض الى حد كبير من الايدى العاملة الكثيرة بالشركة ، وفى ذلك اقتصاد للمصاريف(٢٣٥) .

وفى خضم هذا الصراع السافر بين انجلترا وفرنسا للسيطرة على ادارة الشركة ، تجاهلتا حقوق الدولة صاحبة الحق فى السيادة على قناة السويس والرقابة على الشركة ، وهى مصر ، التى تملك وحدها حق تعديل النظام الأساسى للشركة وليست انجلترا أو فرنسا . وهكذا خسرت مصر كل ميزة مادية وادارية فى شركة قناة السويس من جراء هذا الصراع السافر بين الدولتين .

(٢٣٥) British S.C. Direct to Salisbury, Paris., Jan. 13., 1898., P.R.O. F.O. 423/32. No. 5.

الفصـــل الرابـــع

« قناة السويس والتنافس البحرى فى حوض البحر المتوسط »

سياسة بريطانيا فى حوض البحر المتوسط :

أعطت قناة السويس حوض البحر المتوسط أهمية استراتيجية علاوة على الأهمية التجارية ، فقد حولته من بحيرة مغلقة الى بحر مفتوح ، وباحتلال انجلترا لقناة السويس أصبح لها مصالح جوهرية فى حوض البحر المتوسط ، مصالح استراتيجية مرتبطة تماما بالمصالح الاقتصادية ، وشكلت قناة السويس سياسة انجلترا فى حوض البحر المتوسط . وسيطر الأسطول البريطانى على حوض البحر المتوسط فى الوقت الذى سيطر فيه الجيش البريطانى على مصر . فقد حصلوا على « الجائزة » ولا يمكن أن يحرموا منها ، على حد قول تايلور ، فقد كان مركزهم الاستراتيجى قويا ، الا أن مركزهم الأخلاقى «Moral Position» كان مهتزا ، وكان لذلك تأثيره على الرأى العام البريطانى ، وحتى على الساسة البريطانيين أنفسهم . وأهتم البريطانيون بتوضيح أنهم بدفاعهم عن مصالحهم الخاصة فانهم بذلك أيضا يقومون بخدمة مصالح جميع الأطراف الأخرى ، وكان عليهم أن يفكروا باستمرار فى الرأى القائل بأن مصر اصبحت ملكا لهم ، حتى لا يصبح هناك عذر لتقسيم الامبراطورية العثمانية فى أماكن أخرى . وكان على الحكومة البريطانية أن تقف ممثلة دور « المنتدبة من قبل أوربا لحكم مصر » : «As the mandatory of Europe» ولذلك عارضت فرنسا والروسيا الاحتلال(١) كما عارضت فرنسا السياسة البريطانية فى كل مكان

---

(١) Taylor, The Struggle for mastery in Europe, P. 290.

منذ عام ١٨٨٢ واشهرت السكين فى وجه بريطانيا فى كل مكان وأقامت العقبـات القوية فى وجه السـياسة الاسـتعمارية الانجليزية(٢) .

نبذ سـياسة العـزلة :

آمن ساسة انجلترا بمبدأ ممارسة حرية التجارة وضرورة امتلاكها للقوة البحرية : تجارية وعسكرية ، وضمن الأسطول أمن الجزر البريطانية وأمن الطرق البحرية التى كانت مفتوحة للتجارة البريطانية فى كل أنحاء العالم وكان أفق السياسة البريطانية عالميا بالضرورة . وخشيت بريطانيا فقط من قيام قوة بحرية فى القارة الأوربية مواجهة لسواحل بحر الشمال : (سواحل بلجيكا وهولندا ومصـبات الأنهار هناك) . وامتلكت بريطانيا قوة للدفاع عن مصالحها فى جميع أنحاء العالم تمثلت فى : التفوق البحرى ، والنفوذ المالى . وحاولت انجلترا باستمرار التقليل الى أقصى مدى ، من ارتباطاتها ، وتهربها من الوعود التى تجبرها مقدما على امكانية المشاركة فى حرب . وكان اعطاء الأمل لدولة أخرى بالمساعدة وترك بعض الشكوك حول امكانية تحقيق هذا الأمل من الناحية الفعلية والاحتفاظ لبريطانيا بالحق فى تقدير ما اذا كانت سـتحارب أم لا عندما يحل خطر التصادم بالفعل ، هو التكتيك الذى سارت عليه الدبلوماسية البريطانية(٣) .

الا أن احتلال انجلترا لقناة السويس قد أنهى سنوات العزلة وأجبر ساسة بريطانيا على مواجهة مشاكل السياسة فى حوض البحر المتوسط ، والسعى الى التحالف فى أوربا حتى لا تصبح وحيدة فى مواجهة أى تكتل ضدها .

---

(٢) حسـن صبحى ، اتفاقـات حـوض البحر المتوسـط (فبراير ـ ديسمبر ١٨٨٧) ـ المجلة المصرية للدراسات التاريخية ـ مجلد ١٩ (١٩٧٢) ص ١٣٧ .

(٣) بيير رينوفان ، تاريخ العلاقات الدولية ج ١ ص ٥٠٠ ـ ٥٠١ .

واقتنع ساسة انجلترا تدريجيا بأن تلك العزلة لم تعد ممكنة ، اذ كانت مصر كالخية فى عنقها ، كلما أرادت دولة عظمى انتزاع مطلب سياسى من سيدة البحار ، شدت عليها ، الأمر الذى كشف تلك العزلة « المجيدة » ودل على فراغها(٤) ٠

وتميز الربع الأخير من القرن التاسع عشر بمحاولة بريطانيا انهاء عزلتها حينما بدءوا يتشكون فى انجلترا فى الثمانينات والتسعينات فى جدوى سياسة العزلة هذه . فالتوسع الاستعمارى فى أفريقيا والشرق الاقصى قد أدى الى نزاع مع فرنسا والمانيا والروسيا وهذا أوضح لانجلترا أنها لم تعد تتمتع باحتكار فى ميدان التوسع الاستعمارى ٠ وقد ساعد التعاون الفرنسى الالمانى (فى عام ١٨٨٣ و ١٨٨٤) هاتين الدولتين على ارساء قواعدلامبراطوريات أفريقية دون أن يسألا انجلترا موافقة على ذلك . كذلك خشيت انجلترا من أن يتوصل منافسوها الى انهاء خلافاتهم وتكوين تكتل فى القارة الاوربية واذا تمكن منافسوها من عزلها فقد يتمكنون حينئذ من الضغط عليها فى جنوب أفريقيا ومصر ومضايقتها هناك(٥) .

وشعرت انجلترا بضعف مركزها فى مصر وعدم شرعيته ، فعملت الحكومة البريطانية على استرضاء السلطان والدول الأوربية ٠ وكانت أولى محاولاتها فى هذا الصدد من خلال المنشور الذى أرسله لورد جرانفيل الى الدول الكبرى فى ٣ يناير ١٨٨٣ يطمئن فيه الدول على مستقبل قناة السويس ، وأن القناة حرة لمرور جميع السفن فى كل الأحوال(٦) ٠

---

(٤) Fay, Sidny, The Origin of World War, Vol. 7. P. 126.

(٥) حسن صبحى ، اتفاقات حوض البحر المتوسط ٠ ص ١٣٥ ٠

(٦) راجع تحليل منشور جرانفيل : عبد العزيز الشناوى ، فى أعقاب **الاحتلال الانجليزى لمصر ــ تكتل الدول نكاية فى بريطانيا** . مجلة كلية آداب القاهرة ٢٣ جـ ١ مايو ١٩٦١ ص ١٦ ــ ٢١ ٠

(٧) راجع الفصل الأول عن الأزمة المالية المصرية وقناة السويس ٠

وعندما تأزمت المسألة المالية المصرية(٧) وتم ربطها بمسألة قناة السويس ، اجتمعت الدول الأوربية فى باريس (مارس ١٨٨٥) لبحث المسألة • ووجدت انجلترا نفسها أمام تكتل الدول الأوربية فيما عدا ايطاليا — لتدويل قناة السويس نكاية فى أحتلال انجلترا لمصر وقناة السويس(٨) •

وأوفدت الحكومة البريطانية هنرى درمندوولف للاستانة للاتفاق على الجلاء ولكن فشلت هذه الاتفاقية فى ١٨٨٧/٧/١٥ ، فاتجهت السياسة البريطانية الى تقوية فكرة اطالة أمد الاحتلال •

سولسبرى واتفاقيات حوض البحر المتوسط (٨٨٦ — ١٨٩٦) :

وفى أعقاب تولى سولسبرى الحكم فى بريطانيا أعلن الأهداف العامة لسياسة الحزب وهى كالآتى :

١ — تتمثل مصالح انجلترا فى حوض البحر المتوسط فى كون مصر طريق انجلترا للهند •

٢ — لا يمكن أن تقف انجلترا بمعزل عن الأحداث فى مصر خاصة بعد التضحيات التى قامت بها هناك وبعد المركز الذى حصلت عليه بريطانيا أمام العالم ، فان من حقها بل من واجبها الذى يجب أن تصر عليه ، لضمان سيادة النفوذ البريطانى فى مصر وهو أمر تمسكت به بريطانيا الى أبعد حد •

٣ — ابقاء مصر بعيدة عن التدخل الأوربى من جهة وتأمينها من الاضطرابات الداخلية من جهة أخرى(٩) •

وبعودة سولسبرى للحكم فى ١٨٨٦ تركزت سياسة بريطانيا الخارجية فى مشساكل حوض البحر المتوسط — فى الفترة من (١٨٨٦ — ١٨٨٧) — واتجهت مشاغله نحو خطر اندفاع الروسيا

---

(٨) عبد العزيز الشناوى ، تكتل الدول لتدويل القناة المرجع السابق .

(٩) Cecil, Lord Salsibury, Op. Cit., Vol. 3. P. 126.

تجاه الاستانة(١٠) • وأصبح أمن طريق البحر المتوسط معرضا للخطر من جانب فرنسا والروسيا ، وكان للازمات البحرية المتتابعة فى أعوام (١٨٨٧ ، ١٨٩١ ، ١٨٩٣) دورها فى قيام وحدة جديدة : فرنسية ـ روسية فى البحر المتوسط على حساب انجلترا وقد أدت اتفاقات سولسبرى للبحر المتوسط فى عام ١٨٨٧ الى قيام فرنسا بتركيز كل أسطولها فى طولون فى سنة ١٨٨٨(١١) • وأصبح الاسطول الانجليزى فى البحر المتوسط غير متكافىء معه ـ حتى بمساعدة ايطاليا ـ للسيطرة على السواحل الفرنسية(١٢) •

وردا على ذلك بعثت انجلترا بأسطولها الى حوض البحر المتوسط ، وصدقت على «مرسوم الدفاع عن الامبراطورية » فى ١٣ أغسطس ١٨٨٨ الذى خصص بمقتضاه قرض لتحسين دفاعات الموانى ومحطات التموين بالفحم فى الامبراطورية البريطانية ، على أن تسدد قيمة هذا القرض من أرباح أسهم انجلترا فى قناة السويس • وبهذا المرسوم حولت أرباح الاسهم الى عمل معاد لفرنسا ، تلك الأسهم التى كانت قد وصفها البعض بأنها لا تساوى شيئا ولايمكن بيعها : «Utterly Unsaleable at any price at all». (١٣) •

تحصين ميناء بنزرت تهديد للأسطول البريطانى فى البحر المتوسط :

وعندما اتجهت فرنسا فى نهاية عام ١٨٨٨ الى جعل ميناء بنزرت ـ ميناء حربيا حصينا ، انزعجت وزارة الخارجية البريطانية، وتلقت الادميرالية تقارير تؤكد أنه فى الامكان بناء ميناء حربى حصين فى بنزرت خلال عامين أو ثلاثة أعوام وبتكاليف معقولة وتميز ميناء بنزرت بتأمين أى أسطول يرسو بداخله . كما أن ميناء

---

(١٠) Lowe., Salisbury and the Mediterranean (1886 — 1896) London. 1965. P. 54.

(١١) Ibid. PP. 35 — 6.

(١٢) Farnie., Op. Cit.

(١٣) Hansard Common Debates, 4 June 1888. P., 1133, Bredlang.

بنزرت يقع فى منتصف الطريق البحرى بين جبل طارق وقنـــاة السويس ، علاوة على أنه يمثل تهديدا لجنوب ايطاليا لوقوعه على مسافة ١٢٠ ميلا من صقلية ومسافة ٢٩٥ ميلا من نابلى(١٤) .

وقد شغلت مسألة تحصين ميناء بنزرت روديني Rudine ـ رئيس وزراء ايطاليا ـ وحث ســـولسبرى على الاهتمام بهذا الموضوع لأن ايطاليا سعت للحصول على مساندة الأسطول البريطانى حماية لســـواحل ايطاليا المتمدة وليس فى مقدور ايطـــاليا الدفاع عنها وحدها فى حالة حرب مع فرنسا(١٥) . وفى نفس الوقت طلبت ايطاليا من انجلترا تعزيز التفاهم البحرى الايطالى الانجليزى على سواحل ايطاليا وذلك ردا على تحصين فرنســـا لميناء بنزرت . فالدفاع عن الطريق البحرى الى مصر والهند ، والذى يقع بين طولون وبنزرت يسهل الدفاع عنه من الســـواحل الايطالية الصـــديقة لانجلترا(١٦) .

وعلى أية حال كان الموقف فى حوض البحر المتوسط معقدا فى عام ١٨٨٦ بسبب مشكلتين :

الأولى : المشكلة البلغارية (١٨٨٥) وأصـــبح الدفاع عن الاستانة ممثلا فى مساعدة بلغاريا(١٧) .

والثانية : هى الاحتلال الانجليزى لمصر والذى كان سببا فى الصدام مع فرنسا ومقاومة السلطان من جانب آخر للاحتلال .. فالسلطان مثله كمثل فرنسا أحس بأنه قد خدع وطرد من مصر ،

---

(١٤) Marder., Op. Cit., P. 149.

(١٥) Count Sloms-Snnewald, to Caprivi, 12-4-1891. G.D.D. Vol 2. P. 95.

(١٦) Marchell to Hatzfeltd., 18-4-1891. G.D.D. Vol. 2. PP. 95 — 96.

(١٧) Lowe., Op. Cit. P. 2.

وتعقدت المسألة المصرية بسبب ظروفها المالية(١٨) • وكان التعاون الأوربى ضروريا لأى مشاريع لايجاد حل للاصلاح ، وهذا بدوره خلق مركزا حرجا اكتشفه جلادستون فى الفترة من (١٨٨٤ ـ ١٨٨٥) مما جعل بريطانيا تخضع لضغط بسمارك فى المسألة المصرية والا كان عليها أن تواجه العزلة وتأثير ذلك على مصالحها وممتلكاتها فى حوض البحر المتوسط وأماكن أخرى من العالم •

وكان البديل لذلك هو الجلاء عن مصر وهو أمر شغل بال حزب الأحرار والمحافظين على السواء • وهكذا واجهت سولسبرى فى مطلع حكمه فى حوض البحر المتوسط المشكلتان الاساسيتان السابق ذكرهما : كيف يساند بلغاريا لكى تبقى الروسيا خارج الاستانة ؟ وكيف يمكن اصلاح الأمور فى مصر حتى يمكن التخلص من العداء الفرنسى ، واضعا فى اعتباره المصالح البريطانية الحقيقية فى تأمين قناة السويس وخطر العزلة البريطانية(١٩) •

فى هذا الوقت كانت الحكومة الفرنسية تعمل على الا تتسبب المشكلة البلغارية فى تعقيد الموقف فى حوض البحر المتوسط ، وانصب اهتمام الحكومة الفرنسية على موضوعين رئيسيين : المحافظة على الوضع الراهن فى حوض البحر المتوسط والشرعية المعلنة بانهاء الاحتلال البريطانى لمصر وحرية المرور فى قناة السويس(٢٠) •

---

(١٨) راجع الفصل الأول •

(١٩) Lowe., Op. Cit., PP. 3 — 4.

(٢٠) «Mais de Gouvernment Françai's avait tougjours laissé sentir au contraire combien il se trouvait immediatement interessé au maintenir dans le Mediterrane d'un status qui comprend légalement annoncée la cessation d'un occupation étrangére de l'Egypte et la liberté Conventionnelle du Canal de Suez».

Raindre à Fréycinet, Berlin 15-9-1886. D.D.F.T. 1. No. 311.

ورغب سولسبرى فى خريف ١٨٨٦ مصالحة الفرنسيين بكلمات معسولة وطموحات عن خطوات الانسحاب من مصر فى الوقت الذى جدد فيه المفاوضات مع السلطان التى كانت قد قطعت عام ١٨٨٥ ، وذلك طالما أنه يريد الوقوف أمام الروسيا فى البلقان . ورأى بسمارك أنه على انجلترا — بالنسبة للأزمة البلغارية — اذا كانت تريد الوقوف أمام الروسيا فى البلقان أن تشترى الأتراك بالمال « لأنه يمكن صنع أى شىء فى تركيا بالمال »(٢١) .

وكان مركز بريطانيا فى مصر ضعيفا من الناحية السياسية ، مها هو سولسبرى يؤكد ذلك بقوله : « ان مصر عبء خطير ورثناه ، فقد ساعدت الاستشار بسمارك على أن يطلب شروطا غير معقولة كثمن — ليس لمساعدته لنا — وانما لرفضه الاشتراك فى أى تحالف ضدنا » (٢٢) . وسعى سولسبرى الى الاتجاه نحو ايطاليا والنمسا للاتفاق معهما لحماية الحالة الراهنة فى الشرق الاوسط . واجراء مباحثات بشأن تحديد أجل الاحتلال الانجليزى لمصر وبذلك يصالح فرنسا ويرضيها . ولكن سولسبرى ، لم يكن يفكر جديا فى الجلاء عن مصر(٢٣) .

وأخبر سولسبرى سفير ايطاليا (فى ١٧ يناير ١٨٨٧) أن الوقت قد حان لتفاهم انجليزى — ايطالى ، ورغب الايطاليون فى عقد اتفاقيات محددة لمراعاة الحالة الراهنة فى البحر المتوسط والادرياتى والايجى والبحر الأسود ، ومقاومة كل ضم أو حماية أو احتلال فى هذه الجهات مهما كان دون موافقة مسبقة من انجلترا وايطاليا . والتأييد الايطالى لانجلترا فى مصر مقابل التأييد البريطانى لايطاليا فى شمال أفريقيا ولاسيما فى برقة وطرابلس وذلك ضد أى غزو

---

(٢١) حسن صبحى ، اتفاقات حوض البحر المتوسط ص ١٤٠ — ١٤٢ .

(٢٢) Sanderson., England Europe and the upper Nile. P. 41.

(٢٣) حسن صبحى ، اتفاقات البحر المتوسط ص ١٤٢ — ١٤٣ .

تقوم به دولة ثالثة . وأخيرا تعضيد عام متبادل فى البحر المتوسط ويلاحظ أن كل هذه المقترحات كانت تعنى أكثر من حلف ضـــــد فرنسا أو ضد النمسا والمجر فيما يتعلق بالادرياتى(٢٤) ٠

وأساء الايطاليون فهم العرض البريطانى ، وتمكنت كل من بريطانيا وايطاليا من التوصل الى اتفاقية سرية فى ١٢ يناير ١٨٨٧ وهى السلسلة الأولى من الاتفاقيات التى عقدتها بريطانيا مع الدول وسميت باسم اتفاقيات البحر المتوسط Mideterranean Agreements وهذه الاتفاقية من أجل حفظ الحالة الراهنة فى البحر المتوســـط والادرياتى والبحر الايجى والأسود . وفيها تتعهد ايطاليا بتعضيد المصالح البريطانية فى مصر ، كما تتعهد بريطانيا بحماية السواحل الايطالية من الأسطول الفرنسى(٢٥) ٠ ولم تجن ايطاليا أية حماية لمصالحها فى البحر المتوسط نتيجة تحالفها مع برلين ، وكان الحل بالنسبة لهذا الموقف فى نظر دبريتس Depretis هو معارضة التحالف وكان يرى تحسن العلاقات مع فرنسا فى المقام الأول ولكن ليس على حساب العلاقة مع انجلترا فقد رأى الساسة الايطاليون أن التحالف مع انجلترا أنسب شىء باعتبارها أخلص صديق لهم فى أوربا ٠ لذلك تجنب مانشينى عروض فرى Ferry وأصر — رغم غضب بسمارك — على التحالف مع انجلترا فى المسألة المصرية فى المؤتمر الخاص ببحث مسألة قناة السويس بأمل أن يخرج من هذا بتحالف انجليزى ايطالى قوى ، قد يحمى المصالح الايطالية فى حوض البحر المتوسط ، وفى نفس الوقت الاستعداد للاستيلاء على طرابلس فى حالة اســــتيلاء فرنســـا على المغرب . ولكن بدلا من ذلك تحول مانشينى صوب مصوع بدلا من طرابلس التى جذبت أنظار الايطاليين وشغلتهم عام ١٨٨٥ ، ولكن مانشينى أخفق فى الحصول على النتائج الكبيرة التى كان يتمناها من وراء اتفاقيات البحر المتوسط وترك الحصول على طرابلس لوقت آخر(٢٦) ٠

---

(٢٤) المرجع السابق ، ص ١٤٨

(٢٥) حسن صبحى ، اتفاقات البحر المتوسط ص ١٥١ ٠

(٢٦) Lowe., Op. Cit., P. 11.

وكانت ايطاليا تخشى من الحرب مع فرنســـا أن تتعرض سواحلها الطويلة لعدوان الأسطول الفرنسى المتواجد فى حوض البحر المتوسط ، ومن ثم كان كل اهتمام كريسبى فى عقد اتفاقات عسكرية وبحرية ، وتركزت مخاوف كريسبى أساسا على التفوق البحرى الفرنسى فى البحر المتوسط . فقد استفاد الاسطول الفرنسى (خلال الامبراطورية الثانية) من التطورات الفنية التى ظهـــرت باستخدام البخار وتطور تصميم السفن ، ولكن مع هزيمة سيدان ١٨٧٠ ركزت فرنسا اهتمامها العسكرى تجاه المانيا ، وتضـــاءل الخوف فى انجلترا من قوتها البحرية ، الا أنه منذ عام ١٨٧٨ بدأ الفرنسيون فى سياسة بحرية جديدة ، هى بناء أسطول بحرى ، بلغ فى عام ١٨٨٥ خمسا وعشرين قطعة بحـــرية من الطراز الاول (Ironclads) وكان فى الامكان مقارنة هذا الأسطول ـ بشكل ما ـــ بالاسطول الانجليزى ، ومنذ عام ١٨٨٧ ، عندما ظهر لفرنسا حقيقة التعاون العسكرى بين ايطاليا والمانيا ، أخذت فرنسا تركز أسطولها القوى هذا فى ميناء طولون . وعلى هذا كان لفرنســـا ١٤ مدرعة حربية فى حوض البحر المتوســـط وأخذت تزداد حتى بلغت ٢٠ قطعة حربية فى عام ١٨٩١ ، وكان ذلك هو ما أثار فزع كريسبى ، لأن الأسطول الحربى الايطالى ضئيل بالمقارنة بالفرنسى . ولهذا عملت ايطاليا هى الأخرى على نمو بحريتها ، فسارعت الى قيام ترسانة عسكرية بحرية ايطالية ، أمدت ايطاليا فى عام ١٨٨٨ بسفن حربية . ولكنها على أية حال كانت أقل انتاجا من فرنسا ، هذا الى جانب نقص فى الخبراء البحريين الايطاليين للسفن الحربية المتطورة . وهكذا تفوق الاسطول الفرنسى على الاسطول الايطالى، وكان فى مقدور فرنسا أن تمحو الاسطول الايطالى خلال ثمان وأربعين ساعة . وذكر رجال الاستراتيجية البحرية الفرنسيون صراحة فى الثمانينات ـ أن سياستهم هى الوصول الى قرار حاسم بضرب المدن الساحلية التى كان الايطاليون عاجزين عن صد هذه الهجمات ، نظرا لأنهم أضعف من مقاومتها ويخوضون غمار حرب خاســرة ، وعندئذ يترك الفرنسيون سادة البحر المتوسط وتطلق يد فرنسا فى

نقل القوات من الجزائر الى أية نقطة يرغبونها فى ايطاليا ، كل ذلك دفع كريسبى الى القلق وجرى وراء عقد محالفة بحرية مع انجلترا .
وكان كريسبى قد علم من منابريا (سفير ايطاليا بباريس) بأن هناك احتمال هجوم فرنسى ، وعلى هذا سارع كريسبى الى لندن مطالبا بتأييد بحرى انجليزى لايطاليا ، ووجد هذا الطلب أيضا مساندة من السفارة الالمانية ، وهذه السفارة كانت وراء هذه العملية ـ اثارة مخاوف ايطاليا من هجوم بحرى فرنسى عليها ـ وتسلم سولسبرى ذلك الطلب فى ٤ فبراير ، وطمأن ايطاليا بانه قد أعطى الأوامر بتقوية الأسطول البريطانى فى البحر المتوسط من أجل مصالح البلدين (ايطاليا وانجلترا) .

وأرسلت البرقيات الى فرنسا وطولون للحصول على معلومات وافية عن هذا الموضوع وأرسل لورد ليتون ـ سفير انجلترا بفرنسا ـ برأيه قائلا : «ان الاستعدادات الفرنسية تهدف فقط الى وضع الأسطول الفرنسى ـ الذى خفض قريبا ـ الى وضعه الطبيعى» وأرسلت بريطانيا بعض وحدات من أسطولها التى كانت من قبل فى البحر المتوسط الى زيارة لجنوا وسبيزا Spezia لمدة أسبوع . كذلك ازداد الضغط الالمانى على انجلترا لزيادة أسطولها البحرى فى حوض البحر المتوسط . وترجع أهمية هذه المناورات الدبلوماسية وتحركات الأسطول فى فبراير ومارس ١٨٨٨ الى تحقيق أهداف كريسبى من تحويل اتفاقية عام ١٨٨٧ الى تحالف بحرى . وكان اعتقاد كريسبى كاملا فى أنه نجح فى تحقيق هذا الهدف . واعتقد سفير النمسا فى روما ان ارسال انجلترا لاسطولها للبحر المتوسط هو بمثابة تحذير لفرنسا حتى ترجع عن تفكيرها فى مهاجمة جنوا . وصرح كريسبى (فى ابريل ١٨٨٨) انه بناء على تدخل بسمارك تم التوصل الى اتفاقية حقيقية لأنه فى حالة هجوم فرنسا على ايطاليا فان الأسطول البريطانى سرعان ما يتدخل لمصلحة ايطاليا(٢٧) .

---

(٢٧) Lowe., PP. 32 — 36.

وعلى أية حال فان سولسبرى لم يتجاوب مع مخاوف ايطاليا ولم ير لهذه المخاوف سببا . والسؤال هنا لماذا لم يبعث سولسبرى اذن بعمارة بحرية للبحر المتوسط ؟ توضح ذلك الرسالة التى بعث بها سولسبرى الى دوق ادنبرج Duke of Edenburgh قائدالاسطول البحرى فى البحر المتوسط فى أواخر مارس يذكر فيها : « منذ أسابيع أثيرت ضجة من جانب كريسبى حول التجهيزات العسكرية والفرنسية فى طولون ، وقد طلبت من البحرية ارسال الأسطول الى جنوا وسبيزا لأسبوع أو اسبوعين ، ولعبت المانيا لعبة مزدوجة ، فهم يخدعوننا ويخدعون الروسيا • واذا ما اتضح أن الروسيا ستحتل بلغاريا فان مهمتك عندئذ هى الاستيلاء على الدردنيل بالقوة »(٢٨) •

واضاف : « والحالة فى مصر هادئة والكراهية الايطالية لفرنسا فى ازدياد والألمان يضغطون على باستمرار ، والوسيلة الوحيدة لجعل ايطاليا قادرة على مساندة النمسا فى حالة مهاجمة الروسيا لها هى ضرورة قيام انجلترا بدور حماية سواحل ايطاليا الممتدة من جراء أى هجوم بحرى فرنسى وأنه بدون مساعدتنا فان ايطاليا ستكون عاجزة ومشلولة ولا قيمة لها »(٢٩) •

وعلى أية حال لم تخرج هذه المظاهرة البحرية عن كونها مجرد تحذير لفرنسا وتهدئة لخواطر ايطاليا • واهتم الفرنسيون بالشائعات القائلة بالمفاوضات العسكرية الايطالية فى برلين ، وانضمام انجلترا للتحالف الثلاثى وبتقارب كريسبى من لندن •• وأرسل وادنجتون ــ سفير فرنسا بلندن ــ لمقابلة زعماء حزب الأحرار فى انجلترا ولمناقشة سولسبرى رسميا فى هذا الموضوع • وشرح لهم أن فرنسا مهتمة بالمحافظة على الوضع الراهن (Status que) وأنها ليست منغمسة فى استعدادات مسلحة غير عادية وأنها انما تقوم فقط ببعض الاحتياطات ضد النشاط غير

---

(٢٨) «If Russia blooks like occupying Bulgaria your job is to consider forcing the Dardenelles». Ibid. P. 37.

(٢٩) Ibid.

العادى فى ايطاليا · وأكد له سولسبرى ان ارســـال بعض قطع الأسطول البريطانى فى مياه البحر المتوسط لزيارة موانى ايطاليا ، لم يكن سوى مجرد رحلة عادية وأكد سولسبرى ان مخاوف الطرفين لا أساس لها(٣٠) ·

وحاول وادنجتون طمأنة انجلترا بأن فرنسا لا تشكل مصدر خطر عليها فى حوض البحر المتوسط ، فهى لا تهدد مصالحها فى هذا البحر ، فهى لم تفكر فى احتلال مصر أو حصار مالطة ، ولذلك طلبت فرنسا من انجلترا حيادا حازما مقابل ذلك(٣١) ·

وانضمت النمسا والمجر فى ٢٤ مارس ١٨٨٧ الى الاتفاقية الانجليزية الايطالية ودخلت أسبانيا أيضا فى هذا الترابط ، وعقدت اتفاقا فى ٤ مايو مع ايطاليا للاحتفاظ بالوضــــع القائم فى البحر المتوسط ، ووعدت بألا تعطى فى أية حال فرنسا مساعدة يمكنها أن تضايق ايطاليا أو النمسا والمانيا بطريق مباشر أو غير مباشر(٣٢) ·

وهكذا تكون اتفاقات فبراير ومارس سنة ١٨٨٧ قد خلقت وفاقا ثلاثيا يحمى مصــالح بريطانيا فى مصر ومصــالح ايطاليا فى طرابلس ومصالح الجميع فى القسطنطينية · وكان هدف سولسبرى من هذه الاتفاقات هو ضمان تأييد دول الوســط الدبلوماسى فى المسألة المصــرية(٣٣) · بعد أن فشلت جهوده للمصــالحة مع فرنسا(٣٤) ·

وكان بسمارك قد وقع مع الروسيا (فى ١٨/٦/١٨٨٧ سرا) معاهدة أسماها « معاهدة الضمانات » وعدت كل من المانيا والروسيا

---

(٣٠) Ibid. P.P. 37 — 38.

(٣١) Waddington à Flourens. Lond. 10-2-1888. D.D.F. 1ère série. T. 7. No. 42.

(٣٢) بيير رينوفان ، العلاقــات الدولية جـ ١ ص ٥٩٧ — ٥٩٨ ·

(٣٣) حسن صبحى ، اتفاقات البحر المتوسط ص ١٥٦ ·

(٣٤) Cecil, Life of Salisbury. Vol. 4. P. 85.

الأخرى وعدا متبادلا بالاحتفاظ بالحياد فى حالة وجود احداهما فى حرب مع دولة عظمى أخرى ، ووعدت أيضا بتأييد دبلوماسى للروسيا فى حالة اضطرار هذه الدولة الى أن تدافع بنفسها عن مدخل البحر الأسود أى لاحتلال البسفور وقائيا اذا ما حاول أسطول انجليزى اقتحامه(٣٥) ·

وساعد الوفاق الايطالى البريطانى على المناورة وحرية الحركة ، وقد وصف سولسبرى (فى أغسطس ١٨٩٢) ارتباطه مع ايطاليا أنه بمثابة « مفتاح لمركزها الجديد فى أوربا »(٣٦) ·

وتركز الخوف من عام (١٨٨٨ — ١٨٨٩) حول نشوب حرب ايطالية فرنسية وخلال هذه المحاولات نجح سولسبرى فى التوصل الى تفاهم مع ايطاليا والنمسا ، وقد أدى هذا الى عداء فرنسا والروسيا — «القوى الجائعة» (Hungry Powers) كما أطلق عليها سولسبرى ·

وكان التهديد الروسى الفرنسى فى عام ١٨٨٩ فى حوض البحر المتوسط قد أجبر انجلترا والمانيا على التعاون ولكنه لم يصل الى درجة التحالف ·

ومن أجل الحصول على مساندة انجلترا لايطاليا لجأ بسمارك الى دفع المانيا للانضمام الى جانب انجلترا فى الاستانة والقاهرة وكانت تلك المساندة مفيدة جدا لسولسبرى ·

وازداد التساؤل فى عام ١٨٩٠ عما اذا كانت تلك المزايا المتبادلة من جانب الطرفين قد تنمو وتتطور الى التحالف الذى تريده برلين ، أم ان ذلك سينهار نتيجة الصدام المتصاعد للمصالح فى أفريقيا (٣٧) ·

---

(٣٥) رينوفان ، المرجع السابع ص ٥٩٩ ·

(٣٦) Sanderson., Op. Cit., P. 68.

(٣٧) Lowe., Op. Cit., P.P. 54 — 55.

وكان القيصر ولهلم يؤمن بان « الطريقة المثلى لمنع ايطاليا من الوقوع فى أحضان فرنسا انما تكون عن طريق مضاعفة الامانى الايطالية فى شمالى أفريقيا • كذلك كان روديني Rudine يطلب مساندة المانيا للضغط على انجلترا من أجل تحالف بحرى ، ووافقت برلين شعورا منها أن مثل هذا التحالف سيكون أمثل ضمان ضد أى تكرار لسياسة تقلب الأهواء الايطالية(٣٨) •

وقد أطلق روديني حملة من الشـــائعات تعطى انطباعا بان انجلترا قد ارتبطت من قبل مع ايطاليا فى حوض البحر المتوسط ، ولم يحصل روديني مطلقا على اتفاقيته البحرية، وانزعج سولسبرى كثيرا من هذه القصص الغريبة ، لدرجة انه رفض الدعوة لمقابلة روديني فى Ventiniglia حيث كانت كل من برلين وروما تضغطان عليه لحضورها .

وقد أثارت هذه الشائعات الاستفسارات المستمرة من جانب مجلس العموم البريطانى • وأنكرت وزارة الخارجية وجود ارتباطات عسكرية أو بحرية مع ايطاليا ، ولكنها اضطرت الى التأكيد على تبادل المذكرات التى تبودلت بين البلدين فى عام ١٨٨٧ لتأييد ايطاليا للمحافظة على الوضع الراهن فى حوض البحر المتوسط • ولكن سولسبرى لجأ الى أسلوب يغرى ويواسى به فشل روديني فأرسل الأسطول البريطانى فى حوض البحر المتوسط الى الموانى الايطالية فى زيارة ودية ، كما رأينا من قبل(٣٩) •

وفى عام ١٨٩٢ اقتنع تورنيللى (Tornélli) – سفير ايطاليا بلندن – أن انجلترا لا يمكن أن ترتبط بالتحالف الثلاثى ، ورأى « أن من يعتمد على انجلترا كمن يبنى على الرمال »(٤٠) •

---

(٣٨) Sanderson., Op. Cit., P. 85.

(٣٩) Ibid.

(٤٠) Lowe., Op. Cit., P. 76.
«Who builds on England build on sand»

وكان سولسبرى فى عام ١٨٩١ راغبا عن اغضاب فرنســا أو الروسيا • وقد نما هذا الاتجاه عند روزبرى Rosebury الى ميل أكثر للتعاون مع فرنسا والروسيا بدلا من التحالف الثلاثى وكان سولسبرى يرى أن فرنسا لا تشكل خطرا على انجلترا طالما وجدت المانيا • وعلى هذا فان الموقف فى أوربا كان يناســب سولسبرى تماما • وان التزام المانيا بالدفاع عن النمسا ، أعطى انجلترا فرصة للمناورة • فانجلترا تستطيع الآن أن تحل محل المانيا كدولة لها قدمها فى كلا المعسكرين ، وقد ساعد على ذلك انسحاب بسمارك من مسرح السياسة الأوربية ، فقد جعل ذلك من سولسبرى القائد الجديد للدبلوماســية الأوربية • وكان من نتيجة اتجــاه سولسبرى هذا بعض التناقضات • ففى عهد كريسبى كانت جهود سولسبرى تهدف الى وضع حدود للمساندة البريطانية لايطاليا ، خشية أن تستغل ايطاليا هذه المساندة فى مهاجمة فرنسا ، ولكن الوضع قد تغير فى ١٨٩١ ، فروديني وخليفته برن Brin لم تكن لهما الميول العدوانية التى لكريســبى • وفى نفس الوقت كانت اتجاهاتهما هى أن فتح الابواب تجاه باريس بسبب سوء الحالة المالية فى ايطاليا من جراء التسليح وتحسين العلاقات مع فرنسا سيفتح المجال لمساندة فرنسا المالية لايطاليا(٤١) •

أهداف سولسبرى من اتفاقيات البحر المتوسط :

ويرى مارلو أن حركة السياسة الأوربية خــلال الســنوات الخمس (١٨٨٨ ــ ١٨٩٢) اتجهت نحو الاقلال من الاضــرار الدبلوماسية الخاصة بوجهة النظر البريطانية بالبقاء فى مصر ، ومن جهة أخرى تقوية الرغبة الاستراتيجية لعمل ذلك • ومن الناحية الدبلوماسية استقطبت التحالف الثلاثى (المانيا ــ النمسا ــ ايطاليا) من جانب والتحالف الثنائى الأول (فرنسا والروسيا) من جانب آخر •

---

(٤١) Lowe., Op. Cit., P.P. 76 — 77.

ومن الناحية الاستراتيجية فان نمو التقارب بين فرنسا والروسيا ـ كما يتضح فى الاستانة ـ كان يميل الى تقويض الأسس التقليدية للسياسة البريطانية فى الشرق الأدنى . تلك السياسة التى كانت ترمى الى الضغط على الاستانة كوسيلة لحماية المواصلات البريطانية مع الهند ، وان احتمال ممارسة ضغط له فاعلية ، كان يعتمد فى المقام الأول على المقدرة فى ارسال قوة بحرية عبر الدردنيل للاستانة ، ولكن ذلك كان يبدو ـ بشكل متزايد ـ غير عملى نتيجة العداوة (الروسية ـ الفرنسية) اللتين تحالفتا ضد انجلترا فى الاستانة . ورأى سولسبرى فى عام ١٨٨٨ ضرورة وضع الاستعدادات ازاء التحالف (الفرنسى ـ الروسى) ، فان بحر المانش الانجليزى لا يمكن تركه بدون دفاع ، وأن أسطول البحر المتوسط كان أضعف من أن يتعامل مع السفن الحربية الفرنسية الموجودة آنذاك فى طولون ، بصرف النظر عن ارسال عمارة بحرية للعمليات فى المضايق أو بالبحر الأسود(٤٢) .

ذلك أن فرنسا لم تكف عن رصد الميزانيات للاسطول علاوة على أن الروسيا قد دشنت ثلاث سفن حربية(٤٣) .

وفى خريف عام ١٨٨٨ توصل اجتماع مجلس الوزراء البريطانى الى أن القوة البحرية يجب أن ترتكز على أساس الفرض القائل بعداوة الروسيا وفرنسا مجتمعتين ، وعلى هذا بدأت انجلترا فى برنامج طموح وباهظ التكاليف خلال عشر سنوات لانشاء وحدات حربية بحرية من أجل الاصلاح واستكمال النقص فى الأسطول البحرى البريطانى ، وفى نفس الوقت لم يتم التخلى عن سياسة الضغط على الاستانة(٤٤) .

وكان اهتمام سولسبرى فى المقام الأول من وراء اتفاقات حوض البحر المتوسط ١٨٨٧ هو المحافظة على الوضع فى البلقان

---

(٤٢) Marlowe.. Op. Cit., P. 135.

(٤٣) Cecil., Salisbury. Op. Cit., P. 187.

(٤٤) Marlowe., Op. Cit. P. 136.

والاستانة على ما هو عليه ، وقد تحقق ذلك فى ربيع ١٨٨٨ عندما علم القيصر باتفاقات حوض البحر المتوسط تقبل الوضع فى بلغاريا تكتيكيا وأدى هذا الموقف الذى أتخذه القيصر الى تخفيف حدة التوتر فى البلقان ، وحول التنافس الانجليزى الروسى الى صراع فى النفوذ لدى البـــاب العـــالى ، وبذلك أزال معظم أخطـــار الحرب(٤٥) .

وسعت فرنسا الى الضغط على السلطان لمنعه من الانضمام الى التحالف الثلاثى وخوفته من مغبة انضمامه له وخطورة ذلك على امبراطوريته موحية اليه أن من أسباب قوة الباب العالى حتى ذلك الوقت هى استقلاله وحريته التى يحترمها العالم . وفى اليوم الذى سيرتبط فيه بقوة أخرى سيقع فريسة لهم ، وحذرته من أن التحالف الثلاثى معروفة أهدافه فى حوض البحر المتوســـــط وهى بعيدة عن أن ترضى السلطان وستكون حكومة السلطان أول ضحية فى المقام الأول لهذا التحالف . وحذرته الحكومة الفرنسية من مغبة ذلك خاصة من جانب الروسيا(٤٦) . وفى نفس الوقت سعت المانيا للضغط على السلطان وزينت له استغلال الظروف المتاحة بالاتفاق مع ايطاليا وانجلترا ولكن ســـولسبرى لم يوافق على ذلك(٤٧) .

وبعد ذلك بعامين تركز التوتر فى غرب حوض البحر المتوسط فيما بين فرنسا وايطاليا بسلسلة من الأحداث هددت باشعال نيران الحرب ولكن ذلك كان من وجهة نظر بريطانيا أقل خطورة من الصراع

---

(٤٥) Lowe., Op. Cit., P. 26.

(٤٦) Flournes à Montebello وزير خارجية فرنسا Paris
(ســـفير فرنســا بالاســـتانة)
3-11-1887. D.D.F. T. 7. No. 633. Trés confedntial

(٤٧) Hatzfeldt's memorandum to the Sultan 19-9-1891.
G.D.D. Vol. 2. P.P. 88 — 89.

الذى كان على وشك الحدوث فى شرقى حوض البحر المتوسط الذى ساد عام ١٨٨٧(٤٨) ·

ومنذ اتفاقات فبراير ١٨٨٧ كان هناك التزام تجاه ايطاليا فى حالة مهاجمة فرنسا لها وطبيعة هذا الالتزام كانت غامضة على أية حال ، فلقد نظر اليها الايطاليون على أنها تحالف عسكرى والتى لم تكن كذلك بالتأكيد ، وكان سولسبرى ميالا الى نبذ فكرة الالتزام وبشكل ما يمكن القول ان المسألة كلها كانت مناورة دبلوماسية بين لندن وروما وبرلين عام ١٨٨٨(٤٩) ·

وكان سولسبرى يرى عدم التورط فى تحالف ايطالى بينما كريسبى وبسمارك أرادا استغلال الخطر المتزايد من جانب فرنسا لتنمية التفاهم والتقارب الذى حدث عام ١٨٨٧ أو تحويله الى تعهد حازم(٥٠) ·

ولقد تأكد لسولسبرى أن تواجد بريطانيا المستديم فى مصر هو الاجابة المحتملة للتيارات السائدة فى حوض البحر المتوسط · ففى عام ١٨٨٧ وبينما كان درمندوولف مستمرا فى مفاوضاته أحس سولسبرى بضعف الاسطول البريطانى ودخل فى اتفاق بحرى ثلاثى مع النمسا وايطاليا لحماية تركيا ضد الروسيا(٥١) ·

وقد أخبر سولسبرى كرومر فى فبراير بأن الفرنسيين يتطلعون الى حرب مع انجلترا كأرخص شىء بين البدائل الثلاثة · واشتكى سولسبرى أيضا بأنهم غير معقولين ولديهم كراهية شديدة ضد انجلترا(٥٢) ·

---

(٤٨) Lowe., Op. Cit., P. 26.

(٤٩) Ibid., P. 27.

(٥٠) Ibid

(٥١) Marlowe., P.P. 135 — 6.

(٥٢) «They are so unreasonable and have so much incurable hatred to England». Ibid.

هذا وكان للتقارب الالمانى الانجليزى فى أفريقيا والايطالى الانجليزى فى حوض البحر المتوسط أثرهما فى قيام تفاهم (روسى - فرنسى) فى ٢٧ أغسطس ١٨٩١ بعد سقوط بسمارك • وأنهى هذا التفاهم عزلة فرنسا ، وشجع على العمل على سيادة نفوذها فى البحر المتوسط وأن تتبنى البرنامج البحرى للسنوات العشر وبدأت فى تحصين ميناء بنزرت (كما رأينا) باعتبارها « طولون أفريقيا » «African Toulon» القريبة من مضايق صقلية ، وأن تمول مشروع سكة حديد سيبيريا ، ذلك الخط الحديدى الذى صدق عليه القيصر بمرسوم ١٧ مارس ١٨٩١ لبناء خط حديد سيبريا الذى يبدأ من ميناء فلاديفوستك(٥٣) .

وكان للتهديد الذى تعرضت له الدردنيل فى سبتمبر ١٨٩١ وتبعه استخدام الاسطول الروسى المتزايد للسفن السريعة والمسلحة، ورفض سولسبرى فى ١٣ أغسطس بحث طلب تركيا الجلاء عن مصر ، وتلميحات الألمان باحتمال استيلاء الروس على قناة السويس، هذا علاوة على قيام الروسيا بشراء أعداد كبيرة من أسهم شركة قناة السويس ، كل ذلك أدى الى زيادة المخاوف البريطانية • وقامت انجلترا بمظاهرة بحرية فى البحر الايجى فى ١٣ سبتمبر ١٨٩١ بهدف تحذير تركيا من السماح للروسيا بجعل ممرات الدردنيل طريقا بحريا لأسطول الروس • وكان المنشور الذى أصدره الباب العالى فى ١٩ سبتمبر قد سمح على أية حال للأسطول الروسى باستخدام الدردنيل بشرط عدم نقله جنودا . وأعقب هذا المنشور تحصين تركيا للدردنيل فى عام ١٨٨٩ والذى كان من الواضح أنه عمل موجه بالدرجة الأولى ضد بريطانيا ، وقد أدى هذا التهديد الروسى الجديد الى بعث اقتراحات انجليزية الى مشروع سكة حديد وادى الفرات كعمل وقائى للطريق الى الهند(٥٤) •

---

(٥٣) Farnie., Op. Cit., P. 43.

(٥٤) Ibid.

المنادون بنبذ سياسة الاعتماد كلية على طريق قناة السويس كطريق وحيد للهند :

وزادت المساندة غير الرسمية بالاعتماد أكثر على طريق الكاب كطريق حقيقى لانجلترا الى الهند (as our true route to India) ومصالحة الروسيا بالتنازل لها عن الاستانة ، ولاسترضاء فرنسا بالجلاء عن مصر • فالمسألة فى نظرهم ليست الهند وانما الاصرار على طريق واحد معين الى الهند ، فان ذلك يربط بريطانيا ويقيدها بسلاسل مع المشاكل الخاصة بالمسألة الشـــرقية المتفجرة والمليئة باحتمالات خطرة قد تؤدى الى كوارث(٥٥) . فقد توصـــل بعض خبراء البحرية الى أن قناة السويس قد قصرت المسافة الى الشرق لكل الأعداء المحتملين وأن القناة لا تحتاج الا لقوة بسيطة لغلقها أكثر من ابقائها مفتوحة ، وأنه من المفيد جدا لبريطانيا عندما تكون مغلقة فى وجه أعدائها (foes) . وهكذا عادت البحرية الى السياسة السلبية التقليدية لبالمرستون Palmerston لأنها لم يكن فى مقدورها السيطرة على البحر المتوسط والبحر الأحمر ضد فرنسا بدون تحالف مع ايطاليا كبديل لأسطول بحرى ضخم • وفى حالة الحرب فقد تؤدى الضرورة الملحة لسلامة وتأمين تجارة بريطانيا الى تحويلها الى سفن المحايدين ، كما تحرم السفن البريطانية من استخدام القناة • وكذلك لا تستطيع البحرية البريطانية الا بناء على الثلاثين طرادا من الطراز الاول والتى قد تكون ضرورية لحمـــاية التجارة فى حالة الحرب فى المنطقة الواقعة ما بين انجلترا وميناء بورسعيد ، ويكون لزاما تحطيم كل الأسطول الفرنسى واعادة فتح طريق القناة للســـفن البريطانية ، كذلك أنكرت البحرية الأهمية الحيوية للتجارة البريطانية للقناة التى حملت فى عام ١٨٨٥ وبلغت ١٢٠ مليون جنيه استرلينى أو ٤ر١٦٪ من القيمة الاجمالية للتجارة البريطانية والتى بلغت ٥ر٦٤٢ مليون استرلينى(٥٦) •

---

(٥٥) Ibid. P.P. 332 — 333.

(٥٦) Ibid.

ولذلك توصل خبراء البحرية الى أن على بريطانيا اغلاق قناة السويس فى وجه حركة الملاحة بها فى حالة نشوب حرب وذلك عقب ارســـال التعزيزات الى الهند والاعتماد على طريق رأس الرجاء الصالح أو حتى على طريق كندا ـ الباسيفيكى C.P.R. ، وأن على بريطانيا أن تتولى حماية ومسئولية القناة لاستبعاد الجميع فيما عدا الدول الصديقة وفي مواجهة معارضة الروسيا وفرنسا ، بالتحصينات فى بورسعيد والســـويس ، وبضع ســـفن حربية بالاسماعيلية وبعض سفن الحراسة ، وقيام بريطانيا بادارة القناة وبذلك تستطيع منع أعدائها من المرور بالقناة الى البحار الشرقية وايقاع الأذى بهم أكثر مما سيقع عليها هى نفسها(٥٧) .

وأعادت الحكومة البريطانية الوئام بين البحرية والخطـــوط الملاحية للسفن البريدية وصدقت على المناورات البحرية الســنوية لاول مرة وأنشأت ((لجنة الدفاع عن المستعمرات)) .
Colonial Defence Committe

كذلك اهتمت بتقوية دفاعات عدن وكراتشى وبمباى وسنغافورة ومدينة الكاب فى عام ١٨٨٦ وضمت جزيرة سومطرة الى عدن فى ٣٠ أكتوبر ١٨٨٦ وأضافت ٣٠ ألف جندى بريطانى الى القوة الدائمة للجيش الهندى وأنشأت خطا حديديا سريعا ونظاما للطرق للتركيز الاستراتيجى للجنود فى الحدود الشمالية الغربية وأدى تهديد هذه الحدود لاعادة احياء فكرة سكة حديد الفرات اعتبارا من ١٨٨٥ . وكان الخوف من حرب مع الروسيا قد أدى الى ارسال سفينة نقل الجنود Euphrates الى ميناء كراتشى لأول مرة فى ٦ مارس ١٨٨٦ وأدى بالحكومة البريطانية لنقل الجنود فى عام ١٨٨٦ وبذلك أضافت للبحرية البريطانية تعزيزا لسفن نقل الجنود التى استخدمت أكثر من عشرين عاما(٥٨) .

---

(٥٧) Ibid. P. 333.

(٥٨) Farnie., P. 333..

ولم يكن سولسبرى ليسمح للروسيا بالسيطرة على الاستانة لأنها بذلك يصبح فى مقدورها اعاقة استخدام طريق قناة السويس الى الهند ، الا فى حالة وجود « سلام راسخ«Profoundest peace» وقد جعلت كل هذه الأزمات ديلك Dilke يؤكد فى عام ١٨٨٩ أن القناة تعتبر وسيلة مواصلات فى الحرب حساسة للغاية تماما مثل خيوط العنكبوت(٥٩) ·

وانتهت الأدميرالية الى أنها لا تستطيع مسـاندة السياسة التقليدية للحكومة والخاصة بالمضايق فى مواجهة القوة الساحقة للاسطول الفرنسى ولا حتى يمكن ضمان أمن حوض البحر المتوسط عن طريق التحالف مع ايطاليا ، وتخلت عن سياستها الخاصـة بالبحث عن السيادة على الأسطول الفرنسى فى البحر المتوسط ، وعلى ذلك شجعت الرأى القائل بالانسحاب من حوض البحر المتوسط أو حتى تسليم جبل طارق نفسه(٦٠) .

استراتيجية الأسطول البريطانى فى حوض البحر المتوسط :

وكانت استراتيجية بريطانيا البحرية فى حوض البحر المتوسط عام ١٨٨٨ هى حصار طولون فى حالة الحرب · وذلك ان هجوم الروسيا وفرنسا سيتركز على مهاجمة التجارة البريطانية ، فلن يبحث جنرالات فرنسا أو الروسيا البحريين عن معركة مع الأسطول البحرى البريطانى لتدميره ، وسيقتصر أسطولهم البحرى المماثل على حماية سواحلهم ومياههم الاقليمية .

وكان لدى فرنسا ١٤ سفينة حربية فى حوض البحر المتوسط . وعند حصار طولون يجب أن تكون النسبة ٣ : ٢ أى لابد من وجود ٢١ سفينة وعلى هذا أوصى خبراء البحرية البريطانية بزيادة أسطول البحر المتوسط · وفى حالة عدم وجود قواعد بحرية صديقة ومناسبة فان مالطة وجبل طارق ستكونان قاعدتين للاسطول الذى سيقوم

---

(٥٩) Ibid.

(٦٠) Ibid.

بعملية الحصار ما لم يستول على مراكز مؤقتة للتزود بالفحم فى كورسيكا ، وهذا سيؤدى الى غياب ½ القوة ، من السفن للقيام بالتزود بالوقود ، عندئذ فان أهمية النسبة (٣ : ٢) غير مطلوبة فسيترك فى طولون عندئذ قوة متساوية(٦١) .

وقد قسم الاسطول البريطانى فى البحر المتوسط . الى قسمين وذلك عام ١٨٩٠ — لحماية نفسه من خطر الهجوم المفاجىء Coup de main فالأول تمركز فى جبل طارق والثانى فى مالطة وعندما تأزمت العلاقات الفرنسية الانجليزية بسبب المسألة المغربية (يونية ١٨٩٤) أرسل الأسطول الى مداخل البحر المتوسط ، وكانت طولون أكثر قربا لجبل طارق من مالطة وكان تمركز الاسطول فى جبل طارق قد وجد قبولا من خبراء البحرية البريطانية منذ عام ١٨٨٨ لحصانتها . وأنه اذا اتجه الأسطول الفرنسى شرقا عندئذ يغادر الأسطول الانجليزى جبل طارق ، ويتهيأ للعمل . وأهم شىء بالنسبة لهذه الاستراتيجية هو ألا يدع للاسطول الفرنسى القوى المتمركز فى طولون أن يكون غرب الأسطول البريطانى فى البحر المتوسط بأية حال من الأحوال(٦٢) .

وتلقى الأسطول البريطانى تعزيزاته من إنجلترا مباشـــرة ، وتجمع فى مالطة ، وذلك لحماية قناة السويس ومصر ، فى نفس الوقت والاستعداد لمواجهة العدو ، وهذا سيقلل من الخطر على جزء من الطريق الى الهند للسفن التجارية بحوالى ٧٠٠ ميل . وتبدو أهمية منع الأسطول الروسى فى البحر الأسود من اللحاق والالتقاء بالأسطول الفرنسى(٦٣) .

وأدى افتتاح قناة كييل للملاحة فى ربيع عام ١٨٩٥ الى تغيير فى الظروف الاستراتيجية الى حد كبير وأجبر فرنسا على استبقاء

(٦١) Marder., Op. Cit., P.P. 111 — 129.

(٦٢) Ibid. P.P. 154, 212.

(٦٣) Ibid. P. 213.

جزء كبير من الأسطول فى الشمال ، وتم تدعيم قوتهم البحرية الشمالية بسفينتين حربيتين متماثلتين(٦٤) .

ورأى خبراء البحرية البريطانية أن طريق البحر المتوسط محفوف بالمخاطر فى حالة الحرب ، ويجب على السفن التى لاتستطيع الدفاع عن نفسها أن تتخلى عنه ، وقد نشأت تلك الظروف بعد عام ١٨٨٨ . ومن الخطورة بمكان بالنسبة للسفن التجارية المرور فى البحر المتوسط أمام بنزرت والجزائر ووهران أمام فخاخ زوارق الطوربيد الفرنسية على سواحل البحر المتوسط الجنوبية الموجودة عندئذ على جانبهم الأيمن . والرأى الغالب لرجال البحرية انه فى حالة الحرب مع فرنسا فلن تستطيع انجلترا منع الأعداء من غلق القناة(٦٥) .

ولم تكن هناك خطورة على التجارة البريطانية فى الجزء الشرقى من حوض البحر المتوسط ، فعلى السفن التجارية اتباع طريقها العادى . أما بالنسبة للجزء الغربى ففى حالة نشوب حرب مع فرنسا فان التجارة البريطانية ستتعرض لمخاطر من قواعد الأسطول الفرنسى فى كورسيكا والساحل الأفريقى ، وعلى هذا فمن المستحسن للسفن التجارية ـ ذهابا وايابا ـ فيما بين مالطة وجبل طارق أن تلتزم بخط معين يقع تقريبا فى منتصف الطريق بينهما ، مستفيدين من المياه المحايدة كلما أمكن ذلك(٦٦) .

وأكد خبراء البحرية أيضا أنه من السهل بمكان على أية سفينة معادية تعبر قناة السويس تقوم عن طريق انحراف بسيط فى عملية القيادة أن تجنح أو تغرق فى القناة ، واذا ما حدث ذلك فى

---

(٦٤) افتتحت قناة كييل للملاحة فى ٢١ يونية ١٨٩٥ وتقع شمال المانيا وتمتد من ميناء كييل حتى مصب نهر الألب وتصل بحر البلطيق ببحر الشمال وطولها ٩٨٫٧ ك.م وعرضها يتراوح ما بين ١٠٢ و ٢١٤ مترا وعمقها ١١ مترا .

(٦٥) Marder, Op. Cit., P. 225.

(٦٦) Ibdi. P. 101.

مكان أو مكانين صخريين فى القناة فان مسألة تنظيف المجرى الملاحى من هذه السفينة ، الجانحة أو الغارقة ، سيصبح أمرا عسيرا وتستغرق وقتا ويصبح الحصار عندئذ مستمرا ، وتبدو الصعوبة هنا فى منع أو حماية ممر مائى ضيق مثل قناة السويس من الحصار عن طريق ما يشبه الحادثة مثل صدام سفينة بأخرى أو جنوحها على الشاطىء أمرا يصعب منعه وأن الطريقة الوحيدة للوقاية أو الحراسة لمنع هذا العمل الكريه هو الاستيلاء على القناة ووضع حراس على كل باخرة تعبر القناة • وأكد الربان Hall استحالة مثل هذا العمل ، فلا يمكن للدول المحايدة السماح بمعاملة سفنها مثل تلك المعاملة وأعلن خبراء البحرية أمثال ادميرال فريمانتيل Fremantle وباتينبرج (Battenberg) وهوبكنز (Hopkins) باقتناع تام ايمانهم فى عام ١٩٠٤ • أنه من الصعوبة الشديدة الاحتفاظ بالقناة مفتوحة ومرور البضائع فى محاذاة الساحل الشمالى الأفريقى(٦٧) •

واجتمع رأى خبراء البحرية على أنه فى حالة الحرب يجب التخلى عن طريق قناة السويس الى طريق الكاب أو « كندا ـ الباسفيكى »(٦٨) •

ولم يكن تحويل التجارة بالأمر السهل ولكن اكتنفته خطورة بالغة ، فليس الأمر فى كون طريق الكاب أطول ولكن المشكلة أن السفن قد صممت لكى تعبر قناة السويس • ومنذ أن تمت تسهيلات التزود بالفحم الموجودة فى طريق قناة السويس ، بينما على طريق الكاب فانه سيكون من الخطورة بمكان للسفينة السير فى هذا الطريق لأن محطات الوقود غير متوفرة فيه(٦٩) •

ولم توافق البحرية البريطانية على جعل طريق البحر المتوسط مفتوحا للتجارة البريطانية فى فترة الحرب حتى لا تواجه الصعوبات،

---

(٦٧) Marder., P.P. 225 — 6.

(٦٨) Ibid. P. 226.

(٦٩) Ibid.

لأنه من مسئولية البحرية (ابان الحرب أو قبلها) حماية معظم التجارة لتتمكن من المرور فى سلام(٧٠) ٠

وأوضح تقرير اللجنة الملكية لامدادات الغذاء :

«The Royal Commission on food supply»

أنه فى حالة حرب مع فرنسا فى البحر المتوسط فان النشاط البحرى سوف يتركز فى غربى حوض البحر المتوسط حيث ستكون معظم سفن الأسطولين فى هذا الجانب بأعداد كبيرة ، عندئذ سيكون فى مقدور الاسطول الفرنسى مهاجمة السفن التجارية أثناء مرورها (٧١) ٠

وأن الهجوم المباغت على القناة بمعرفة دولة أجنبية أمر غير عملى ، واغلاق القناة سهل للغاية ، وليس فى مقدور الفرنسيين مهاجمة مصر بدون مخاطرة عظيمة لأنفسهم ٠ وتقرر فى عام (١٨٩٣ ــ ١٨٩٤) من حيث المبدأ أنه يمكن حماية مداخل قناة السويس فى حالة الحرب حتى يمكن ابعاد الأعداء خارج البحر الأحمر ، عندئذ يمكن للانجليز وحدهم استخدام القناة(٧٢) ٠

ولا تستطيع وزارة البحرية البريطانية استبقاء عمارة بحرية لفترة طويلة لحماية مصر والقناة ٠ وحث ريكارد Richards فى نوفمبر ١٨٩٤ على اتخاذ اجراءات وقائية عن طريق بناء حوض فى موريشيوس ، يكون ضروريا فى حالة اغلاق طريق القناة ٠ وجاءت التقديرات فى عام ١٨٩٦ بعمل مبدئى فى أحواض الكاب وموريشيوس (٧٣) ٠

---

(٧٠) Ibid.

(٧١) Ibid. Footnote. No. 4;. P. 226.

(٧٢) Ibid.

(٧٣) Ibid. P. 227.

وقد تبنى هذا الرأى أصحاب مدرسة البحر المتوسط ، وهو أنه لضمان سيادة بحرية لانجلترا فى حوض البحر المتوسط يجب استبقاء أسطول بحرى مساو للاسطول الفرنسى على الأقل وتحسين القواعد البحرية البريطانية وأحواض السفن فى البحر ، وخطورة الاعتماد على مساعدة الاحواض فى بريطانيا أنه قد يؤدى الى هزيمة ساحقة لبريطانيا والطرد من حوض البحر المتوسط(٧٤) .

ورغم كون طريق السويس الهند هو الطريق الأسرع ، الا أنه معرض للهجوم فى حالة الحرب وعلى هذا ظل طريق الكاب هو الطريق العسكرى الأكثر أمنا(٧٥) .

هذا وقد أجبر ظهور الأسطول الروسى فى البحر المتوسط بريطانيا على اعادة النظر فى قيمة طريق السويس الذى تهدد أيضا من جانب ازدياد قوة فرنسا الحربية والبحرية بعد الحرب ، وأيضا بسبب عزلة بريطانيا عن أى تحالف قارى (١٨٨٦) . وظهر فى هذه الفترة جدل وخلاف بين الرأى العسكرى والبحرى ، فقد فسر الجنود القول المأثور « الوقت من ذهب » : (Time is money) الى الوقت هو النصر (Time is Victory) . وقد خدرتهم المزايا الضخمة للطريق البحرى المختصر عبر قناة السويس للتحركات العسكرية والبحرية . وأكد البعض أنه اذا مد خط من نهاية الأرض الى رأس كومورين Cape Comorin (جنوب الهند) فان منتصف هذا الخط تقريبا هو قناة السويس . وبالنسبة للاسطول فان اختصار المسافة أقل أهمية بكثير من صراع أو حرب على طول طريق يمكن السيطرة عليه والتحكم فيه من الأرض بسهولة أكثر من البحر . فالبحار الضيقة فيما بين طارق وعدن ــ تكاد تشبه قناة طويلة

---

(٧٤) Ibid. P. 210.

(٧٥) «Allthough the Suez route to India and beyond was quicker, it was more vulnerable. Therefore the Cape still remain the best».

Richard Shannon, The Crisis of impericlism. P. 164.

تخترق أرضا مغلقة بمضايق ـ حيث السيطرة البريطانية قد ارتكزت بصفة أساسية فى مناطق محلية ، وبذلك يمكن تهديد بريطانيا اذا كانت هناك عداوة أوربية لانجلترا فان ذلك يمثل أخطر التهديدات لها ، فهذا الطريق البحرى المحاط بالارض (That land blocked route) لا يمكن الاعتماد على أن يظل مفتوحا دون القوة المركزة التى لا يمكن التغاضى عنها ،وما لم يتخل الاسطول عن الدفاع عن المياه الاقليمية لانجلترا أو زيادة قوتها لمستوى لم يسبق له مثيل ، فقد تتعرض بريطانيا للقوى البحرية المعادية لكل من فرنسا والروسيا ذلك أن الطريق يسهل على سفن الطوربيد القيام بعمليات بحرية من موانى أسبانيا والجزائر وصقلية(٧٦) ٠

وكان جلادستون وزعماء حزب الاحرار فى الحكومة البريطانية أمثال كيمبرلى وجرانفيل ودربى يدركون تمام الادراك هذه الحقائق ٠ ولم يحاول جلادستون استبعاد العامل الاستراتيجى لطريق الكاب(٧٧) ٠

وأدت الأزمات البحرية فى حوض البحر المتوسط ، وتقارب الروسيا وفرنسا ، وتمركز الأسطول الفرنسى فى طولون الى احتدام النقاش بين الساسة ورجال البحرية ، وطلب رجال البحرية أنه لضمان السيادة البحرية فى حوض البحر المتوسط بالنسبة لدولتين كبيرتين فى العالم فرنسا والروسيا فانه نتيجة لذلك صدر مرسوم الدفاع البحرى لعام ١٨٨٩ (Naval Defence Act 1889) الذى قرر برنامجا لبناء قطع حربية حديثة خلال خمس سنوات ٠ وكان هذا المرسوم علامة على تصميم بريطانيا الدفاع عن مصالحها كدولة عظمى بدخولها سباق التسلح البحرى ٠

وقد أكد سولسبرى فى عام ١٨٨٧ أن بريطانيا تنقصها القوة لتحقيق الاتفاقيات وجادل العسكريون فى أن القاهرة أهم من

---

(٧٦) Farnie., Op. Cit., P.P. 331 — 2.

(٧٧) Richard Shannon, Op. Cit., P. 164.

الاستانة ، وكان سولسبرى مازال غير مستعد لقبول ذلك حتى على الرغم من التخلى عن فكرة الجلاء عن مصر ، فانه أعطى ادميرالات البحرية مزيدا من السفن الحربية (فى مرسوم ١٨٨٩ المذكور) ليتجنب ممارسة «دبلوماسية الخداع «A diplomacy of bluff» (٧٨)

وهاجم قواد البحرية ثانية وتمسك بالدفاع عن المضايق التى جاءت فى اتفاقات حوض البحر المتوسط ، وقاوم سولسبرى ضغط حزب الأحرار لاتباع سياسة العزلة(٧٩) ·

المظاهرة البحرية الروسية ــ الفرنسية فى البحر المتوسط :

التهديد البحرى لعامى ١٨٩١ ، ١٨٩٣ :

وكان الموقف فى حوض البحر المتوسط ١٨٩١ ، ١٨٩٣ خطيرا فقد انزعجت الحكومة والبحرية البريطانية من مسألة نشوب حرب بحرية ضد الروسيا وفرنسا اللتين زادتا من معدل بناء اسطوليهما البحرى بدرجة كبيرة · وكان الموقف فى حوض البحر المتوسط عام ١٨٩١(٨٠) ، طبقا للتقديرات البحرية البريطانية كالآتى :

تكونت قطع الأسطول البريطانى من ١١ سفينة حربية من طراز قديم بمقارنتها بالوحدات البحرية الفرنســـية الموجودة فى ميناء طولون ، بالاضافة الى أن ايطاليا التى من المفروض أن تعتمد عليها بريطانيا ، كانت عائقا أكثر من نفعها لبريطانيا(٨١) ·

وقد أعقب الاتفاقية الروسية الفرنسية فى ١٨ أغسطس ١٨٩٢ ، صـــدام انجليزى ــ فرنسى فى بانجوك (فى ٢٨ يوليو ١٨٩٣)

---

(٧٨) Ibid P 263

(٧٩) Ibid.

(٨٠) انظر ص ٢٦٤ عن الموقف عام ١٨٩١ فى البحر المتوسط ·

(٨١) Lowe., Op. Cit., P.P. 45, 86.

واعلان الروسيا فى ٦ أغسطس عن نواياها فى ارسال عمارة بحرية الى طولون . وقامت البحرية البريطانية بتقوية الأسطول الموجود فى الصين بارسال سفينة حربية من الطراز الأول من البحر المتوسط فى ٨ أغسطس ووقعت عقد بناء السفينة الحربية Renoun ويبلغ غاطسها ٢٦¾ قدم حتى تستطيع عبور قناة السويس والانهار الآسيوية . وتهددت السيادة البحرية البريطانية عندما رسا أسطول بحر البلطيق الروسى فى طولون (١٣ أكتوبر ١٨٩٣) ولحق بهذا الأسطول سفينة حربية روسية أخرى عبرت المضايق(٨٢) .

وهكذا تحطمت أنظمة اتفاقات البحر المتوسط وتهددت سواحله الغربية والشرقية ، وأصبح حوض البحر المتوسط مكان التقاء الدولتين اللتين طوقتا المانيا وبالتالى أحاطتا بالتحالف الثلاثى بحرا وبرا . وانتهت السيادة الالمانية فى أوربا وتحطم الأمن البسماركى - الصديق الوحيد لبريطانيا فى القارة - وهددت هذه المظاهرة البحرية (الفرنسية - الروسية) بريطانيا أكثر من المانيا . والتى برهنت بوضوح امكانية اقتسام السيطرة البحرية ، وزادت من الضغط على الأسطول البريطانى بكل المقاييس .

وكانت مفاتيح البحر المتوسط (مازالت كما هى) مداخله المتحكمة فيه - وليست الحركة بداخله(٨٣) .

وعلى هذا فان السيطرة على قناة السويس حتى ولو كانت دفاعا عن اتفاقية القسطنطينية ١٨٨٨ أصبحت بدون جدوى من غير السيطرة على كل الطريق البحرى . ولم يكن فى مقدور الأسطول البريطانى هزيمة الأسطول الفرنسى واعادة فتح طريق البحر المتوسط فى حالة الحرب بدون وجود (من ٦٠ الى ٧٠) سفينة حربية أضافية(٨٤) .

---

(٨٢) Farnie., Op. Cit., P. 436., Cf Marder., Op. Cit., P. 177 — 8.

(٨٣) Farnie., P. 436.

(٨٤) Ibid.

هذا وكان التهديد البحرى لعام ١٨٩٣ قد قوى الروابط بين الأســطول البحرى الحربى والخطوط الملاحية البريدية • وجددت الاهتمام بخط سكة جديد الباسفيك «Canadian Pacific Railway» الذى يربط موانى الباسفيك ويجعلها الأقرب الى الصين مع موانى الاطلنطى الأقرب لأوربا ـ ذلك الخط الذى يحيط بالكرة الأرضية خلال ٣٧ يوما أو حتى ٤٦ يوما ويحمل الجنود فى أمان من كل أخطار الهجوم الى سنغافورة أو حتى الى الهند فى أربعين يوما • كما شجع الشركات الملاحية P & O و Union Line و Shaw Savill و Oriental على ضرب الارقام القياسية . فقد حملت السفينة البريد من لندن الى هونج كونج فى ٢٣ يوما و ١٦½ ساعة كما حملت السفينة Himalaya البريد الى بمباى خلال عشرة أيام و ٢١ ساعة من ميناء بريندزى ، وخلال ثلاثة عشــر يوما من لندن(٨٥) •

وأرسلت بريطانيا أسطول المانش الى جبل طارق فى نوفمبر ١٨٩٣ (٨٦) ، وعينت قائداً بحريا بدلا من نائب ادميرال ، لقيادة أسطول البحر المتوسط • وبعد التحالف السرى الروسى ـ الفرنسى (يناير ١٨٩٤) أصبحت مالطة معرضة لتهديد الهجوم المشترك على يد الأسطول الفرنسى من الغرب والأسطول الروسى من الشرق وهاجم حزب المحافظين جلادستون بالنسبة « للتقديرات البحرية » «Naval Estimates» وباســـتقالة جلادستون أصبح فى الامكان تبنى برنامج السنوات الخمس ـ السرى ـ وتحصين جبل طارق ومالطة •

وبعد نجاح السفينة الحربية البريطانية Centurion (ذات غاطس ٢٧½ قدم) فى عبور قناة السويس (١٦ ـ ١٧ مارس) فى طريقها الى الصين ، قررت البحرية فى (١٠ مايو ١٨٩٤) حماية

---

(٨٥) Ibid. P.P. 436 — 7.

(٨٦) Holstein to Hatzfeldt., 14-7-1893., G.D.D. Vol. 2. P. 159.

مداخل قناة السويس فى حالة الحرب ، من أجل منع السفن المعادية من الوصول للبحر الأحمر ، بينما تسمح باستخدام القناة للسفن البريطانية · وبعد اقتفاء أسطول البحر المتوسط أثر أسطول طولون فى مناوراته البحرية (٣ ـ ٥ أغسطس ١٨٩٤) فى بحر ايرلندا أعلنت البحرية البريطانية فى ٤ أكتوبر أن أسطول المانش سوف يقضى الشتاء فى جبل طارق وسعت الى تفادى الوقوع فى كارثة حرب حقيقية(٨٧) · وبعد كشف وجود التحالف الفرنسى ـ الروسى وصلت المناقشات حول استراتيجية حوض البحر المتوسط فى بريطانيا الى قمتها فى ربيع عام ١٨٩٥ عندما حث ليرد كلوث Laird Clowes بالانسحاب السريع للاسطول البريطانى من البحر المتوسط ـ « بقضه وقضيضه » : «Bag and Baggage» ـ لأن قناة السويس لا يمكن الحفاظ عليها مفتوحة فى مواجهة أى عدو وحتى لو أدى الأمر الى وضع ضفتى القناة فى قبضة كل قوات الامبراطورية المسلحة · ورأى أن طريق انجلترا الملاحى هو عبر المحيط أو الأرض البريطانية وليس عبر حفر فى أرض الآخـرين : «Not through other peopl's detches» (٨٨) · ويقصد بالحفر هنا قناة السويس . وأصبح حوض البحر المتوسط شبحا لساسة وقواد البحرية فى انجلترا(٨٩) ·

هذا وقد عارض كثير من المسئولين فى البحرية البريطانية هذه النصيحة أمثال سبنسر Spencer وادميرال ريكارد ، وباعتبارهم ربابنة كانوا قد قاموا بعملية مسح ودراسة للقناة فى عام ١٨٧٠ · وكانت البحرية البريطانية بين الحين والآخر تقوم بعملية مسح لقناة السويس بعمل جسات لمداخلها لدراسة عمقها وحالتها الفنية(٩٠) ·

---

(٨٧) Farnie., Op. Cit., P.P. 436 — 7.

(٨٨) Ibid. P. 437.

(٨٩) Marder., Op. Cit., P. 210.

(٩٠) Stokes to Derby., 11-11-1874. Parl. Pap. Egypt. 2 (1876). No. 40. P. 30.
Tentreden to admirality, 6-11-1874., Parl. Pap. Ibid. No. 39.

مشروع سكة حديد بغداد كطريق بديل ومنافس لقناة السويس :

وأمام الظروف الاستراتيجية في البحر المتوسط ونظرا للدوافع الاستعمارية التى شكلت السـياسة الدبلوماسية والاسـتراتيجية البحرية البريطانية في حوض البحر المتوسط برزت الى السـطح مسألة « مشروع سكة حديد بغداد » وضرورة السيطرة عليه ٠

برزت مسألة سـكة حديد ميزوبوتاميا فى انجلترا بعد فتح قناة السويس ١٨٦٩ وبعد أن توغل الروس فى الشـرق الأدنى وتحكمت فرنسا فى كل الطرق المائية المختصرة للهند ٠ كل ذلك أثار بشدة الاهتمام بالمحافظة وتأمين خطوط مواصلات انجلترا مع الهند . واقترح أحد البريطانيين فى عام ١٨٧٠ بناء خط حـديدى بين الاسكندرونة عبر حلب والموصل حتى بغداد والبصرة ، وهذا الخط سوف يجعل بريطانيا لا تعتمد على قناة السويس الفرنسية ، ويعطيها طريقا بديلا للشرق ، ويجعل أيضا من السهولة والسرعة نقل الركاب والبريد والجنود الى الهند وحبذ الكثيرون هذا الخط من وجهات نظر مختلفة وشكلت لجنة خاصـة فى مجلس العموم البريطانى برئاسة متافور نورثكوت ـ لدراسة وكتابة تقرير عن الموضـوع بأكمله : وهو انشاء خطوط حديدية بين البحر المتوسط والبحر الاسود والخليج الفارسى ، وجاء بتوصية اللجنة ان انشاء خط حديدى عبر ميزوبوتاميا أمر حيوى وضرورى للامبراطورية وقدرت تكاليف المشروع بعشرة ملايين جنيه استرلينى . وكانت الحاجة لطريق بديل للهند ، بدلا من قناة السويس ، قد استبعدت بعد بشراء دزرائيل لأسهم قناة السويس ١٨٧٥ وازدياد المصالح البريطانية فى شركة قناة السويس(٩٦) ٠

وظلت مشاريع الخطوط الحديدية هذه لمدة ٤٠ عاما وعلى مراحل وفترات متقطعة ، خصصت للبحث والمناقشة . وفى العقدين

---

(٩٦) Earl., Edward, Turkey, The Great Powers and the Bagdad railway. A study of imperialism Russel. P.P. 177 — 8. 1966.

فقد كلفت الحكومة البريطانية وزارة البحرية بدراسة عمق القناة وعمل جســـــات عند مدخل ميناء بورســـعيد فقامت السفينة : Shearwater بهذا العمل(٩١) .

وكانت هذه الدراسة والأبحاث التى قام بها قادة البحرية البريطانية والسفن البحرية البريطانية لدراسة القناة ومداخلها قبل الاحتلال ما هى الا تمهيد لعملية دراسة عسكرية ميدانية لقنـــاة السويس تمهيدا للوقت الذى يتم فيه الغزو البحرى للقناة(٩٢) .

كذلك أكد جورج كلارك «Georg Clarke» (٩٣) أن التخلى عن كل المحاولات للدفاع عن طريق قناة السويس ســـوف يهز الاساس الذى تقوم عليه الامبراطورية وسيعرض للخطر ولاء معظم المستعمرات واقترح كلارك امكانية الدفاع عن القناة بوضع حراس على كل السفن التجارية التى تعبر القناة ـ كما سبق ذكره ـ ورفض كلويز Clowes هذا الرأى لأنه غير مجد ما لم تعبر السفن بدون أفراد على ظهرها أو على حوض جاف أو على برطوم لمنع الاتصال بين السفينة والقناة(٩٤) .

وقد أثارت الأزمات البحرية لعام ١٨٩٣ و ١٨٩٥ الحماس القومى فى انجلترا من أجل تعزيز الأسطول وقدم ســـبنسر رأيه بمواصلة السياسة البحرية من ١٨٩٣ وعلى هذا وضع الأسطول فوق كل الاحزاب وأنشئت « عصبة البحرية » Naval Legue فى عام ١٨٩٤(٩٥) .

---

(٩١) Tf. Stokes to admiralty op. cit., No. 41.

(٩٢) السيد حسين جلال ، الصراع الدولى ص ٢٨٥ .

(٩٣) عمل أمين سر « لجنة الدفاع عن المستعمرات » ١٨٨٥ — ١٨٩٢ .

(٩٤) Farnie., Op. Cit., P. 437.

(٩٥) Ibid.

الأخيرين للقرن التاسع عشر ازداد اهتمام المانيا ومصالحها فى الامبراطورية العثمانية ، فوقع البنك الألمانى (١٨٨٨) اتفاقية مد سكة حديد حيدر باشا بمسافة ٤٨٥ ميلا الى أنقره ، فقد افترض أن الخط المذكور سيمتد الى بغداد والخليج العربى ، أو بالأحرى سيمتد الى بوابة الهند ٠ وكانت وزارة الخارجية البريطانية قد أكدت قبل حوالى ثلاث سنوات على الأهمية السياسية لكل ميل من السكك الحديدية فى اتجاه الهند ، وضرورة ضمان السيطرة البريطانية المطلقة على تلك المشاريع ولقد أصبح واضحا بعد فترة وجيزة بأن الألمان هم الذين سيسيطرون على مشاريع السكك الحديدية ، وستلعب برلين — وليس لندن — دورها الأول فى الأفضلية السياسية والمالية لدى الباب العالى ٠

وبالرغم من ذلك فان مناقشة مشروع انشاء سكة حديد تربط تركيا بالعراق والخليج العربى كانت أوسع انتشارا فى بريطانيا عنها فى أى بلد آخر ، فان الاهمية التقليدية للتجارة الشرقية ، والمظاهر الاستراتيجية لتقدم الامبراطورية الهندية ، والثورة الهائلة فى طرق المواصلات الناتجة عن اتساع استعمال البخار قد ضمنت توسع المصالح البريطانية فى تحسين طرق المواصلات مع الشرق(٩٧) ٠

ورحبت الصحافة البريطانية فى عام ١٨٩٩ — عندما تم منح امتياز مبدئى بخط حديد بغداد لبعض الماليين الألمان — بذلك على أمل أن حلول المانيا فى تركيا سوف يحاصر التوسع الروسى فى الشرق الاوسط. وأعلن المتعصبون للتوسع الامبريالى أمثال : سيسل رودس Cecil Rhodes وجوزيف شمبرلين Joseph Chamberlen

(٩٧) محمود على الداود ، الخليج العربي والعلاقات الدولية ج ١ (١٨٩٠ — ١٩١٤) جامعة الدول العربية (معهد الدراسات العربية العالية) بدون تاريخ ص ١٩٥ ٠

عن رغبتهما فى توقيع اتفاق مع المانيا فى المسائل الاستعمارية ٠ وكانت الحكومة البريطانية ترتاب من فرنسا أكثر من المانيا(٩٨) ٠

وعلى أية حال كان مشروع سكة حديد بغداد من المشاريع المنافسة لقناة السويس وهدد السيادة البريطانية فى الشرق باعتباره أسرع وسيلة للنقل من أوربا وبذلك يمثل منافسا خطيرا لحركة الملاحة فى قناة السويس . ولكن هذا الخوف كان على غير أساس ، فالقناة بسبب أجور شحن الخطوط الحديدية المرتفعة ، ظلت تواصل استقبال جانب كبير من حركة البضائع ولكن الخط الحديدى سينجح فى استقبال حركة الركاب والبريد فقط ، وهذا وحده هو الذى سيؤثر على قناة السويس ٠ وقد أكد أحد الكتاب الألمان أن سكة حديد بغداد ستكون مهمة فقط للركاب وحركة البريد وأحيانا للشحن السريع ، أما معظم بضائع الشرق فمن الصعب مرورها للشرق عن طريق بغداد(٩٩) ٠

وبتوسع الروسيا وتهديدها للهند سعت بريطانيا للسيطرة على كل الشرق الأوسط ، فالشئون الخارجية لافغانستان أصبحت تحت النفوذ والوصاية البريطانية وأجبرت بلوخستان للخضوع لادارة الوكلاء الانجليز ، وخضعت أجزاء من فارس للنفوذ الانجليزى ، وعلى هذا صممت بريطانيا على السيطرة والتحكم فى كل الطرق المهمة المؤدية للهند .

وأثيرت تساؤلات : ماهو موقفها اذن من طريق سكة حديد ميزوبوتاميا الذى سينتهى عند أحد موانى الخليج العربى ؟

وهل ملكية هذا الطريق المختصر للهند تتمشى مع مطالب الدفاع عن الامبراطورية ؟

---

(٩٨) Earle, Op. Cit., P. 176.

(٩٩) Ibid. P. 193.

فبدون نهاية مرضية لخط سكة حديد بغداد على الخليج العربى فانه سيفقد أعظم مقوماته كخط ممتد عبر القارة ، وبوصول الخط الحديدى لأحد موانى الخليج العربى سوف يصبح مهددا للمصالح الحيوية البريطانية فى هذه المنطقة . فالامبرياليون الانجليز اهتموا بالسيطرة على الخليج العربى منذ القرن السابع عشر عندما أقامت شركة الهند الشرقية مراكز تجارية لها على سواحله وطهر الأسطول البريطانى الخليج من القراصنة ، ووضع الشمندورات والأنوار الملاحية على الخليج وشط العرب ، وحصلت بريطانيا من أمير مسقط على ميناء يتحكم فى مدخل الخليج ويسيطر عليه ، ثم بعد ذلك أصبحت مسقط محمية بريطانية وبالتدريج ساد النفوذ البريطانى فى منطقة الخليج وفى ميزوبوتاميا(١٠٠) .

ومن أجل ألا تحصل شركة سكة حديد بغداد (فى عام ١٨٩٩) على امتياز بالخليج العربى سارعت بريطانيا بالدخول فى اتفاقيات مع شيخ الكويت حيث وعد الأخير بالا يتورط فى ارتباطات دولية بدون موافقة المقيم البريطانى ، وقد أحبط ذلك المشروع الالمانى للوصول بالخط الى الخليج العربى(١٠١) .

والسؤال هو : ما مدى تأثر المصالح البريطانية بوصول هذا الخط الى الخليج العربى ؟ وهل سيكون بمثابة تهديد ومنافس للحركة فى قناة السويس ؟(١٠٢) .

فى عام ١٩٠٣ نجح البنك الالمانى بتأييد من حكومة برلين فى الحصول على امتياز لشركة سكة حديد واسعة كانت ستغطى الجزء الأكبر من الأناضول وما بين النهرين ، ولها خط رئيسى يصل البوسفور ببغداد ثم بالخليج الفارسى وأثار هذا الشكوك والاعتراض فى بريطانيا(١٠٣) .

---

(١٠٠) Ibid

(١٠١) Ibid. P. 198.

(١٠٢) Hallberg., Op. Cit., P. 321.

(١٠٣) Earle, Edward., Op. Cit., P. 179.

وأطلق على هذا الطريق اسم طريق (ب • ب • ب) « برلين بيزنطة بغداد » فقد استغلت المانيا مركزها الممتاز فى الدولة العثمانية بعد ۱۹۰۰ لانشاء خط سكة حديدية تخترق الأناضـــول والجزيرة والعراق الى بغداد ، ومنها تكمل السكة الحديدية الى البصرة على مدخل الخليج الفارسى وبذلك هيىء لألمانيا امكانية تحويل جانب كبير من تجارة الشرق عن طريق قناة السويس الى الطريق الجديد • واعتبر الألمان قناة السويس شريانا حيويا من شرايين الامبراطورية فأى عطب يلحق به يصيب انجلترا بخسارة جسيمة • وعلى أية حال لم تكن الظروف السياسية تجعل الحكومة البريطانية ترى فى ذلك الخط الجديد خطرا على مصالحها من أول الأمر • بل وساهمت فى تمويل المشروع الألمانى ، ولكنها حين تنبهت لخطر المشـــروع أسرعت بالسيطرة على الخليج العربى وعقدت حلفا مع روســـيا لتشل حركة الألمان والأتراك معا(١٠٤) •

واعترف الكاتب الالمانى بدول روورباخ (Dr. Rohrbach) فى كتابه سكة حديد بغداد Die Bagdad bahn بأهمية خط حديد بغداد ، ومدى خطورته على الامبراطورية البريطانية ، فيمكن مهاجمة انجلترا واصابتها بشدة برا من أوربا عن طريق مكان واحد فقط هو مصر • وان فقدان انجلترا لمصر معناه ليس فقط فقدان سيطرتها على قناة السويس وطرق مواصلاتها مع الهند والشرق الأقصى ، ولكن من المحتمل أيضا فقدانها لمتلكاتها فى الهند ووسط وشـــرق أفريقيا(١٠٥) •

وان هزيمة مصر على يد دولة اسلامية مثل تركيا سوف يكون مصدر خطر أيضا على نفوذ وسيطرة انجلترا على ستين مليون مسلم من رعاياها فى الهند ، ولا يمكن لتركيا أن تحلم باستعادة مصر حتى تصبح سيدة ومالكة لشبكة خطوط الســـكك الحديدية المتقدمة فى آسيا الصغرى وسوريا ، وحتى يتم تطوير وتحسين خط

---

(١٠٤) محمد مصطفى صفوت ، انجلترا وقناة السويس ص ١١٤ — ١١٥ •

(١٠٥) Thomas Moon, Imperialism, Op. Cit., P.P. 248 — 249.

حديد الاناضول الى بغداد . وكلما ازدادت تركيا قوة تعرضت انجلترا للخطر ، وفى حالة نشوب حرب (المانية انجليزية) فسوف تنضم تركيا لجانب المانيا(١٠٦) .

وان خط سكة حديد بغداد — أكثر منه خطا حديديا — انما هو طريق رئيسى للامبريالية الالمانية للاتجاه صوب الشرق . «Drang Nach Osten» (١٠٧) .

وفى السنوات الأولى لمشروع سكة حديد بغداد لم تكن انجلترا تشغل بالها بمثل هذا التهديد لمصر ولقناة السويس . وكان لدى البنوكيين ووزارة الخارجية فى أبريل عام ١٩٠٣ الاستعداد للمساهمة فى بناء الخط الحديدى ، وجرت مباحثات حول هذا الموضوع مع البنك الالمانى : الا أن الأمر تناولته الصحافة والبرلمان ، وأعلن بلفور رئيس الوزارة يومئذ ان المباحثات جارية بين أصحاب رؤوس الأموال الألمان والانجليز وبين الدول ووزارة الخارجية ، وقال ان الحكومة ليس لديها مانع ، بعد أن يتم الاتفاق على هذه الشروط ، لتأييد المشروع والموافقة على أن تكون نهاية هذا الخط فى الكويت والاستفادة منه لنقل بريد الهند ، وهاجم البرلمان الحكومة واستنكر قول بلفور الذى دافع — أمام البرلمان — عن سياسة الحكومة بقوله : « انه لا يرى للمعارضة فائدة اذ لابد للمشروع أن ينجح واذا كان الأمر كذلك فليس من المصلحة أن يكون هذا الخط الذى يمر بأقصر الطرق الى الهند بيد أصحاب رؤوس الأموال من الألمان والفرنسيين وحدهم ، وأنه يرى أن من مصلحة انجلترا أن تكون نهاية هذا الخط على الخليج العربى فى أملاك شيخ الكويت تحت الحماية البريطانية . وبما أن هذا الخط يمر من بلاد هى من أغنى بلاد الأرض ولها مستقبل اقتصادى عظيم فهو لا يرى مبررا

---

(١٠٦) Hallberg, Op. Cit., P. 322.

(١٠٧) Thomas Moon., Op. Cit., P. 249.

لعدم اشتراك أفراد الشعب البريطانى باستثمار المشروع والاستفادة من كنوز تلك البلاد »(١٠٨) ٠

ولم يجد دفاع بلفور فتيلا اذ أيدت الصحف الانجليزية المعارضة وحملت على سياسة الحكومة ٠ فاضطرت الوزارة الى أن تسحب تأييدها للمشروع وأوقفت المفاوضات(١٠٩) ٠

وكانت الفئات التى هاجمت المشروع هى :

١ ـ الساسة الذين رأوا أن نهاية الخط للخليج سيضعف نفوذ انجلترا عليه ويهدد سلامة الهند ٠

٢ ـ شركة لينج التى كانت تنقل البضائع والركاب فى نهر دجلة «Lynch Brothers» وقفت ضد هذا المشروع ٠

٣ ـ الشركات الملاحية التى خافت أن يسلبها ـ اتصال أوربا بالخليج العربى بهذا الخط ـ قسطا من أرباحها ٠

٤ ـ حملة أسهم قناة السويس ٠

٥ ـ الصحافة التى قادت الحملة ضد الحكومة وضد التوسع البحرى الألمانى والمنافسة التجارية الألمانية(١١٠) .

وكان خط حديد بغداد خطرا من الناحية الاستراتيجية على قناة السويس . وأعلن لانزدون فى مجلس اللوردات ١٩٠٣ أن أية دولة أخرى تنشىء لها قاعدة بحرية أو ميناء حصينا فى الخليج العربى سيعتبر تهديدا للمصالح البريطانية ، يجب أن نقاومها بكل ما نملك من قوة »(١١١) ٠

وكان ملاك السفن والشركات الملاحية البريطانية هم أشد الناس معارضة لمشروع سكة حديد بغداد ، فهم يعلمون تمام العلم

---

(١٠٨) Hansard Parliamentary Dapates, 4th serie, Vol. 120. April 7th, 1903, P.P. 1247 — 8, 1358, 1364, 1367.

(١٠٩) Hallberg, op. cit., P. 322.

(١١٠) Parker Thomas Moon, op. cit., P.P. 245 — 6.

(١١١) Ibid P. 246.

مدى امتصاص هذا الخط لجانب كبير من تجارة الشرق · وان منافسة القاطرة الحديدية سوف تجبرهم لاعادة تقييم أســــعار الشحن ، وأن أحد الاهداف الرئيسية لخط بغداد هو الحصول من الحكومة البريطانية على امتياز نقل البريد للهند ، وهو مجــــز ماديا · وهذا الأمر يعتبر مساويا تماما لمسألة سحب الاعانة من خطوط الملاحة التجارية التى تعمل مع الشرق فانه ليس من أجلهم وانما من أجل التجارة البريطانية تعارض هذه الشركات الملاحية بناء خط سكة حديد بغداد ·

وقام ملاك السفن بتحذير الرأى العام البريطانى من مغبة انشاء هذا الخط لأنه سوف يؤثر على حركة الملاحة فى قناة السويس .. والتى تعتبر أن بريطانيا هى أكبر مســـــاهم فى شركة قناة السويس(١١٢) ·

وأوضح ملاك السفن أيضا أن تحسين المواصلات بين وسط أوربا والشرق الأوسط من شأنه أن يهدد التجارة البريطانية مع تركيا ، والذى يخشاه ملاك السفن والتجار الانجليز بل ويكرهونه وهو عبارة « مصنوع فى المانيا » «Made In Germany» كعلامة مسجلة فسوف يخلق منطقة نفوذ لألمانيا فى منطقة يسود فيها نفوذ تجارة انجلترا · وعلاوة على ذلك اذا منح ملاك خط سكة حديد بغداد الألمان امتيازات للبضائع الألمانية (أسعار مخفضة للشحن) فسوف تصاب المصالح الاقتصـــادية البريطانية فى الامبراطورية العثمانية بضربة قاضية ، علاوة على أن بناء هذا الخط سيصحبه تدخل المانى فى الشرق الاوسط يحطم المزايا التجارية والبحرية فى هذه المنطقة(١١٣) ·

بينما رأت غرفة التجارة البريطانية بالاستانة أن وجود رأس المال البريطانى فى مشروع « سكة حديد بغداد » سيؤدى الى وجود أعضاء انجليز فى مجلس ادارة الشركة ، وبالتالى سيساهم فى

---

(١١٢) Earle, Edward, Bagdad Railway. P.P. 191 — 2.

(١١٣) Ibid. P. 192.

منع تخفيض التعريفة لدرجة لا تؤذى التجارة البريطانية وملاك السفن(١١٤) . ولكن كيرزون Curzon رفض على أية حال مشروع سكة حديد الفرات ، واعتبره غير ضرورى بالنسبة لوجود قناة السويس وحث على الاهتمام بالملاحة التجارية مع الشرق على أساس سرعة ارسال الجنود الى كراتشى خلال ثلاثة أسابيع من مغادرتها لبورتثموث Portsmouth (١١٥) .

واستند المؤيدون لمشروع سكة حديد بغداد الى النقاط التالية :

١ — وصل البحر المتوسط بالخليج العربى بالسكة الحديد ومنها للهند سيجعل وصول القوات والامدادات للهند يتم خلال ١٤ يوما فقط .

٢ — وقف التهديد الخارجى للهند من جانب روسيا ، وتتخلص فارس من سيطرة النفوذ الروسى باعطائها منفذا على البحر المتوسط بدلا من طريق البحر الأسود .

٣ — تكاليف المشروع بسيطة اذا ما قورنت بمصاريف حرب القرم (٩٠ مليون جنيه) أو ثورة الهند Sepoy (٤٠ مليون جنيه) .

وانتقد المؤيدون للمشروع الحكومة البريطانية لاهتمام فرنسا بقناة السويس والروسيا فى تقدمها الواضح فى فارس(١١٦) .

موقف المانيـــا :

واذا كانت انجلترا قد سيطرت على الطرق البحرية وأصبحت « سيدة البحـــار » ، فان المانيا بدورها قد نمت وتطورت قوتها الاقتصادية وازدادت حركة الملاحة الالمانية عبر قناة السويس .

---

(١١٤) Ibid. P 194.

(١١٥) Farnie., op. cit. P. 435.

(١١٦) جمـــال زكريا قاســـم : الخليـــج العـربى ١٨٤٠ — ١٩١٤ ص ٤١٧ — ٤١٨ .

وأصبحت المانيا الدولة الثالثة فى ترتيب الدول المستخدمة للقناة ، وبلغت تجارة المانيا حوالى تسعة عشر مليونا من الاطنان ٠ وكانت ثانى دولة تجارية فى العالم فى العقد الاول من القرن العشرين ٠ وبلغ عدد السفن التى دخلت وخرجت من الموانى الالمانية (أجنبية والمانية) ١٣٨ر٤٧ سفينة فى العام(١١٧) ٠

وأخذت المانيا تقوم ببناء ٧٠ سفينة بخارية ٠ و ٤٠ سفينة شراعية جديدة كل عام ، فى محاولة منها للحاق بالدول البحرية الكبرى ونقل تجارتها عبر البحار مع مستعمراتها فى الشرق ٠ وفى نفس الوقت نادى البعض بضرورة انشاء أسطول المانى بحرى قوى ليحمى المصالح الألمانية المتزايدة فى العالم لأن تحطيم التجارة البحرية الألمانية فى نظر بيلو سيلحق الضرر البالغ بالمانيا(١١٨) ٠

واتجهت سياسة بناء الأسطول الألمانى فى نفس الوقت فى محاولة للمحافظة على مركز المانيا المتفوق فى القارة وذلك بدون صدام مع انجلترا التى اعترف بيلو بان المانيا لا قبل لها بمواجهة بحرية معها فى البحر(١١٩) ٠

وفى ٢٨ مارس ١٨٩٧ صدق الرايشتاج على ميزانية تقوية الأسطول الألمانى والاستغناء عن السفن الحربية قديمة الطراز Obsolete Types وطالب الادميرال فون تريبيتز Von Tripitz بناء سفن مدرعة ، ويتم بناء هذه السفن فى عام ١٩٠٤(١٢٠) ٠ وكانت هذه الميزانية تهدف للوصول بالاسطول الالمانى الى أحدث طراز من أجل حماية المصالح البحرية للامبراطورية الألمانية(١٢١) ٠

---

(١١٧) Prince Berhard Von Bulow, Imperial Germany. Translated by : Marie A. Lewenz. London. 1914. P. 15.

(١١٨) Ibid. P. 17.

(١١٩) Ibid. P. 18.

(١٢٠) Ibid. P.P. 19 — 20.

(١٢١) Ibid. P. 20.

وهذه المصالح ـ كما رأينا ـ فى شرق أفريقيا والشرق الأقصى عندما وقعت اتفاقية : (Shantung Treaty) فى خريف عام ١٨٩٧ ، مع الصين التى وصفها بيلو بأنها أعظم الأعمال فى تاريخ المانيا الحديث ذات الدلالة ، فقد ضمنت لألمانيا «مكانا تحت الشمس» فى الشرق الأقصى وعلى سواحل المحيط الباسيفيكى ، حيث المستقبل المشرق لألمانيا(١٢٢) .

ولم يقتصر الأمر على بناء الأسطول الحربى والتجارى ، بل اهتمت المانيا بالمشاريع الخاصة بربط الشرق بالغرب ، وكان مشروع سكة حديد بغداد نتيجة لزيارة الامبراطور الألمانى لفلسطين فى خريف ١٨٩٨ ، بعد أشهر قليلة من التصديق على الوثيقة الأولى للبحرية (Navy Bill) التى كللت بالنجاح . وقد فتح هذا للنفوذ الألمانى والمشروع الألمانى حقلا من النشاط فيما بين حوض البحر المتوسط والخليج العربى ، وعلى نهرى دجلة والفرات ، وعلى طول ضفتى النهرين وهو مشروع مملوء بالآمال والاحتمالات العظيمة للتطور فى المستقبل(١٢٣) .

موقف الروسـيا وفرنسـا :

تناولت الصحيفة الروسية Novoie Vermia موضوع سكة حديد بغداد وأوضحت فى مقالاتها معارضتها الشديدة لتنفيذ هذا المشروع لأنه سيتسبب فى خسارة للمصالح الروسية فى آسـيا الصغرى(١٢٤) .

وعدم رضاها عن الشركة التى كونت بمعرفة البنكين الالمانى والعثمانى وحصولهما على تفويض من السلطان بتكوين حراسة عسكرية لحماية خط قونيه على الخليج العربى على غرار الحراسة

---

(١٢٢) Ibid. P. 95.

(١٢٣) Ibid. P. 96.

(١٢٤) (سـفير فرنسـا فى بطرسبورج) Délcassé au Montebello St. Petresburg., 5-2-1901., D.D.F. 2ème serie T. 1. No. 64.

التى انشأها الروس فى منشوريا لحماية خط سكة حديد شـــرق الصين ، واكدت الصحيفة الروسية أن هذا المشروع الألمانى له دلالة جديدة لما يقوم به الألمان لغرس نفوذهم وارساء سيطرتهم على آسيا الصغرى(١٢٥) ٠

وعارضت الروسيا هذا المشروع أيضا من جوانب استراتيجية فقد خشت أن يبعث الخط الحديدى الالمانى الحياة فى رجل أوروبا المريض ، فيستطيع احكام قبضته على المضايق وعلى أرمينيا(١٢٦) ٠

ورأت الدبلوماسية الفرنسية أن اشتراك فرنسا فى مشروع سكة حديد بغداد سيثير ضدهم الحكومة الروسية(١٢٧) ٠

ولم تظهر المعوقات الا فى الميدان المالى ، فأقفلت فرنســـا وبريطانيا والروسيا أسواق بورصاتها ومصارفها فى وجه القروض التى حاولت الشركة الالمانية تمويلها ، ونجحت فى تأخير بنـــاء الســـكة الحديدية بعض الوقت ولكنها لم تتوصـــل الى وقف المشروع(١٢٨) ٠

موقف الحكومة البريطانية :

وتتضح حقيقة موقف بريطانيا من مشروع سكة حديد بغداد من التقرير الذى رفعه كلارك (Georg's Clarke) (١٢٩) الى مجلس الوزراء البريطانى عن هذا المشروع (فى ٢٦ يناير ١٩٠٥) وأهم ما جاء بهذا التقرير :

---

(١٢٥) 5-2-1901. ســفير فرنســا بالاستانة) Délcassé à constans
D.D.F. op. cit. No. 65.

(١٢٦) Parker Thomas Moon, Imperialism and World politics, P. 248.

(١٢٧) Ibid.

(١٢٨) دينوفان ، المرجع السابق ص ٦٣٤ ٠

(١٢٩) سمى بعد ذلك لورد سيدنهام Sydenham (أمين سر لجنة الدفاع عن المستعمرات) ٠

١ ـ ان تنفيذ هذا المشروع تحت اشراف المانيا وحدها سيؤدى الى نتائج خطيرة وضرر على التجارة البريطانية ، وسوف يحطم النفوذ البريطانى كلية فى جنوب فارس وفى دلتا الفرات ودجلة • وعلى هذا فيجب منع وقوع سكة حديد بغداد ـ الخليج العربى ، فى ايدى دولة تسعى للسيطرة عليه لمصلحتها الخاصة ، وتعرف كيف تستغل أجور السكك الحديدية •

٢ ـ ان وجود خط حديدى يربط البحرين المتوسط بالهندى فيه مزايا لانجلترا مهما كانت حالة ملكيته •

وبالنسبة للمصـــــالح البريطانية فى تلك الفترة فانها تتطلب مراعاة الآتى :

(أ) ألا تكون أجور الشحن بهذا الخط فى غير صالح البضائع البريطانية •

(ب) أن مناطق نفوذ انجلترا فى جنوب فارس ودلتا دجلة والفرات لن تتعرض للخطر على أيدى شركة سكة حديدية أجنبية تتحكم فى المواصـــلات بين الخليج وبغداد ، ونتيجة لذلك فى مقدورها القيام بأعمال الرى وتطوير وادى دجلة والفرات •

٣ ـ منع الاضرار التى ستقع على الشركة البريطانية للنقل المائى « لينج » Lynch Brothers فى نهرى دجلة والفرات •

٤ ـ أن أحسن طريقة للتعاون تلائم المصالح البريطانية فى الآتى :
(أ) بناء سكة حديد (بغداد ـ الخليج) وهذا الجزء من الخط يجب أن يكون تحت الادارة البريطانية •

(ب) استبقاء هذا الجزء من الخط تحت الادارة البريطانية •

(ج) اعطاء بريطانيا تمثيلا كافيا فى ادارة سكة حديد بغداد ـ الخليج •

٥ ــ أكد التقرير على أن وزارة الخارجية الالمانية تقف وراء شركة سكة حديد بغداد ، وأنه لما يسر الحكومة الألمانية أن تعمل فى هذا الخط منفردة ٠

وخلص تقرير كلارك عن هذا المشروع الى النقاط التالية :

أولا : من مصلحة بريطانيا الحيوية الا يتم هذا الخط الحديدى حتى الخليج العربى تحت اشراف المانيا وحدها ٠

ثانيا : ان الظروف الدولية الراهنة تجعل من المحتمل رغبة الالمان فى الاسراع فى تقدم هذا الخط ، وان الاعتبارات المالية ستجبرهم ثانية للبحث عن تعاون بريطانى معهم أو فى هذه الحالة يجب أن تكون سياسة انجلترا التعاون ، اذا كانت هناك شروط مجزية وكافية ومضمونة ٠

ثالثا : تتطلب المصالح البريطانية الوفاء بالشروط التى جاءت بالبند (٤) السابق ذكره ٠

رابعا : تستلزم الظروف السياسية السير ــ على قدر المستطاع ــ بالتعاون مع فرنسا أو على الأقل يجب عدم توقيع اتفاق مع المانيا حتى يتم التوصل الى تقارب وتفاهم مع الحكومة الفرنسية(١٣٠) ٠

وهناك من نادى بملكية ثنائية لمشروع سكة حديد بغداد ، وأن هذه « الملكية الثنائية » : «dual ownership» قد تؤدى الى النتيجة المماثلة « للمراقبة الثنائية » فى مصر ٠

وعلق ايرل ادوارد على موقف الرأى العام البريطانى بقوله : « ولكن الكراهية العمياء لألمانيا قد حجبت الرؤية عن رجل الشارع البريطانى من المزايا الواضحة لعدم التخلى عن مشروع سكة حديد بغداد للرأسماليين الألمان والفرنسيين »(١٣١) ٠

---

(١٣٠) G.S. Clarke., Report, CAB/38/8/5. 26 January 1905. P.R O.

(١٣١) Earle, Edward., op. cit. P. 202.

قناة السويس ومشكلة المضايق والنقاط الاستراتيجية فى البحر المتوسط :

وتمثل الخطر على قناة السويس فى حوض البحر المتوسط من الشمال صوب مضايق الدردنيل وغربا عند طنجة وطولون · وكانت المصالح البريطانية التقليدية منذ عصر Pitt تتمثل فى كون البحر المتوسط من أهم طرق المواصلات مع الامبراطورية فى الهند وزاد من قيمة هذا الطريق فتح قناة السويس ووضعت انجلترا فى اعتبارها المحافظة على سيادتها فى الهند التى هى مفتاح سيادتها فى آسيا كلها . فالهند كانت مصدرا عظيما يمد الجيش البريطانى بنصف مقاتليه ، فهى مصدر للقوى البشرية لا ينضب وسوق مهمة للمنتجات البريطانية(١٣٢) ·

وتمثلت المصالح البريطانية منذ أيام بالمرستون فى البحر المتوسط فى مساندة استقلال الامبراطورية العثمانية وعلى ذلك الوقوف فى وجه الروسيا حتى لا تهاجم الاستانة · وقامت حرب القرم على هذا الاساس . وفى عام ١٨٧٨ كانت انجلترا على وشك الوقوع مع الروسيا فى حرب لهذا السبب(١٣٣) · وكان هدف انجلترا فى مؤتمر برلين ١٨٧٨ هو ابقاء الروسيا والدول التابعة لها ـ بلغاريا ـ خلف جبال البلقان ، كذلك استطاع ولسلى وسولسبرى الحصول على جزيرة قبرص ١٨٧٨ للبقاء قريبا من المضايق وقناة السويس(١٣٤) .

وعلى هذا كان الهدف الأساسى فى السياسة الخارجية

---

(١٣٢) Lowe., Salisbury. op. cit., P. 1.

(١٣٣) السيد جلال ، الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس ص ص ٤٣٢ ـ ٤٣٧ ·

(١٣٤) راجع تفاصيل موقف انجلترا من الروسيا ابان حرب ١٨٧٧ فى كتاب : الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس جـ ١ ص ١٢٢ ـ ١٢٥ ، ص ٤٢١ ـ ٤٣٢ ·

البريطانية هو : « ان المصالح البريطانية فى تدعيم الامبراطورية الهندية تتطلب بقاء الروسيا بعيدة عن الآستانة »(١٣٥) .

وأصبحت مسألة المضايق لسنوات عديدة عاملا أساسيا فى التنافس الانجليزى الروسى · وأن حماية قناة السويس والملاحة البريطانية فى حوض البحر المتوسط جعلت انجلترا تعارض كل محاولة من جانب الروسيا لاعادة فتح المضايق للسفن الحربية ·

الاستانة خط الدفاع الأول عن قناة الســـويس فى حوض البحر المتوسط :

وكان الأسطول البريطانى فى عام ١٨٨٤ له السيادة ، وبذلت محاولات ضئيلة لمتابعة التطور التكنولوجى من المدرعات البحرية Ironchlads الى سفن طوربيد · وسعى بسمارك فى ١٨٨٤ الى اقامة حلف يجرى مع فرنسا لأن تحالف الأسطولين (الفرنسى والألمانى) قد يفوق الأسطول البريطانى عددا · وأدى هذا التهديد البحرى (١٨٨٤) الى البدء بخطوات متواضعة ازاء بناء أسطول بريطانى جديد ، وكان بمثابة ثورة فى التوازن البحرى بين الدول فى السنوات العشر أو الخمس عشرة التالية(١٣٦) .

أزمة ١٨٨٥ والمضـــايق :

وعندما هددت أحداث أفغانســـتان (أبريل ومايو ١٨٨٥) بنشوب حرب بين روسيا وانجلترا ، تركزت كل محاولات انجلترا صوب حصولها على حرية المرور عبر الدردنيل ، واتجه فكر الساسة البريطانيين نحو تحالف مع تركيا ، ولكن بدون جدوى ، وكان الثمن الذى ستقدمه بريطانيا لتركيا نظير حرية مرورها عبر مضـــايق الدردنيل هو السماح لتركيا باحتلال مصر وقناة السويس ، واطلاق

---

(١٣٥) Lowe, op. cit. P. 2.

(١٣٦) Taylor., op. cit. P. 297.

يدها فى بلغاريا و ٢٥ مليون جنيه ، فى الوقت الذى تم فيه تهديد السلطان باستبعاد مصر نهائيا من ممتلكاته(١٣٧) ٠

وعلق « تيلور » على ذلك بقوله ان هذه القصة غير حقيقية ؛ فقد رفض البريطانيون أى ثمن فى مصر مقابل فتح المضايق أمام أسطولها . فلقد اعتمدت هذه الدعوة على أســـــاس حاجة تركيا للحماية البريطانية ضد الروسيا . ولقد شك الاتراك فى صدق نوايا بريطانيا فى حمايتهم(١٣٨) ٠

وبمجرد أن بدا حياد تركيا محتملا ، وقفت انجلترا ضد الدول الكبرى الأخرى التى رأت أن حياد تركيا يتضمن اغلاق المضايق ٠ ووافقت الروسيا على هذا الرأى لمصلحتها فى هذا ، لأن ذلك الحياد يجب أن يعتبر فقط التزاما بأن تظل المضايق مفتوحة لكل المحاربين، وساندت ايطاليا هذا الرأى بادىء الأمر ، ولكنها تخلت عنه تحت ضغط من المانيا ووافقت النمسا عليه(١٣٩) ٠ بينما رأت فرنسا أن سعى انجلترا للحصـــول على مزايا لفتح المضايق التركية معناه الحرب«L'ouverture des Déteroits, c'est la guerre»(١٤٠) ٠

وأنه اذ قامت تركيا بعمل عدائى ضد الروسيا فان ذلك سيكون نهاية لتركيا ، وسيؤدى ــ فى نظر فرنسا ــ الى تقسيم الامبراطورية العثمانية . وشرح دى كورسيل للسلطان أن المسألة تعتمد عليه لجعل الصراع ــ اذا ما نشب ــ بين الروسيا وانجلترا ، محليا بتحديد مسرح الصراع ٠ ونصح السلطان بالتعقل للبقاء على الحياد والا يخاطر بوجوده(١٤١) ٠

---

(١٣٧) G.D.D. Vol. 2. P.P. 3 — 4.

(١٣٨) Taylor., op. cit. P. 300.

(١٣٩) Memorandum by Kiderlen. German F.O., 20-5-1890. G.D.D. Vol. 2. P.P. 3 — 4.

(١٤٠) Courcel ê Freycinet, Berlin, 12-4-1885, D.D.F. T. 6. 1ère série.

(١٤١) Ibid.

كذلك رأى بسمارك أن فتح المضـــايق معناه الحرب وتفكك الامبراطورية العثمانية ، فالروسيا والنمسا ستقومان باقتســـام الامبراطورية العثمانية . ورأى كورسيل ، وشاركه هتزفيل الرأى ، بأن مسألة المضايق هذه مرتبطة بالمسألة المصرية نفسها ، وأنه يجب عدم السماح لانجلترا أن تقدم للسلطان احتلال مصر ثمنا لفتحها المضايق التركية للسفن الحربية البريطانية(١٤٢) .

ولم يكن فى مقدور انجلترا توجيه ضربة حاسمة للروسيا فى جبال افغانستان ، فقد كانت استعدادات انجلترا فى الشرق الأقصى غير قادرة على مهاجمة فلاديفوستك . ولقد جاء الوقت لاستقلال تفسير سولسبرى للسيطرة على المضايق ومهاجمة الروسيا فى البحر الأسود . وحذرت الدول الكبرى : (المانيا والنمسا والمجر وايطاليا وفرنسا) تركيا من فتح المضايق أمام الأسطول البريطانى لأن ذلك خرق للاتفاقية(١٤٣) .

وفى هذا الوقت قدمت وزارة الحربية البريطانية (W.O.) تقريرا لمجلس الوزراء عن وسائل انجلترا لمواجهة الروسيا جاء فيه : « ان البحر الأسود قد يصبح مسرحا للعمليات العسكرية ضد روسيا بموافقة تركيا ، وليس من المحتمل – فى نظرهم – انه فى حالة وقوع حرب بين انجلترا والروسيا يمكن أن يصبح المرور عبر البحر الأسود غير مسموح به لأسطولنا . وقد نقوم بدراسة القضية لأن تركيا لن تشارك فى الصراع ولكنها فقط ستسمح بالمرور الآمن لسفننا عبر مضايق البوسفور »(١٤٤) .

وقد أكد التقرير أن العمليات الحربية التى قد تقوم بها انجلترا بهدف الانتقام من الروسيا فى حالة غزوها لافغانستان تكون عن

---

(١٤٢) Cowrcel à Freycinet, Berlin, 12-4-1885., D.D.F. T. 6 1ère série. No. 10.

(١٤٣) Taylor., op. cit P. 300.

(١٤٤) C.A.B. 37/13 No. 36. England means of offence against Russia. W.O., 7. July 1885. P.R.O.

طريق تواجد الاسطول البريطاني فى البحر الاسود فان هذا سيكون له بلاشك تأثيره على الأحداث التى تتطور فى هذا البلد ٠ ورأت وزارة الحربية أن أى نزول على سواحل باطوم سـيكون ناجحا « اذا ضمنا لأسطولنا عبورا سريعا للبحر الأسود ، فانه يمكن الوصول من مالطة الى باطوم خلال سبعة أيام ومن قبرص خلال ستة أيام ولن تكون هناك مشكلة بالنسبة لحقنا فى دخول البحر الأسود فى حالة حدوث غزو من جانب الروسيا لافغانستان ، حيث ستجرى حركة تهديد للاســتانة ٠ وعلى هذا فان أهمية باطوم الاستراتيجية قد يصبح أعظم أهمية لانها همزة الوصل ونهاية الخط الحديدى وتصلح قاعدة للعمليات الحربية لجيش يتقدم عبر القوقاز غربا »(١٤٥) .

كما أوضح التقرير تسليح ودفاعات باطوم وأنه طبقا لأحدث التقارير ـ فى ذلك الوقت ـ يوجد ٣ بطاريات مدفعية فقط ، ومن غير المحتمل أن تصمد فى مواجهة نيران السفن الحربية المدرعة التى تجد الحرية فى اتخاذ مواقعها التى تراها مناسبة ٠ ويبلغ مجموع أعداد الحامية ٨٠٠ فرد ، وحيث ان القطارات فى مقدورها السير على القضبان فانه يمكن زيادة العدد بسرعة ٠ وعلى هذا فان دخول الأسطول البريطاني للبحر الأسود يمكن معرفته ويظل مقصده أو بالأحرى وجهته سرية وغير معلومة ٠ وعند وصوله الى باطوم يمكن قطع الخط الحديدى الذى يسير بمحاذاة الشاطىء لمســافة عشرة أميال بسهولة ، ولا يمكن اصلاحه تحت وابل من نيران السفن الحربية ٠ وأن دخول الأسطول البريطانى للبحر الأسود سوف يظهر على الفور الطريق السابق وعندئذ ستصبح امدادات القوات الروسية فى أفغانســـتان اما عن طريق نهر الفولجا الذى يتجمد فيما بين شهرى نوفمبر وأبريل أو تصل الســواحل الغربية لبحر القوقاز Caspian . واما عن طريق عبور القوقاز الى تيفلس Tiflis ومستخدما السكك الحديدية عندئذ من باكو أو عن طريق النقل البرى

---

(١٤٥) Ibid.

الحديدى ، وحيث ان ظهور الاسطول البريطانى فى البحر الاسود قد لا يعرض للخطر المواصلات الروسية ولكنه فقط سيجعل من الضرورى اتباع طرق مواصلات صعبة ، ومن الواضح أن العمليات الحربية ستكون غير فعالة ولكنها ستؤدى الى نتائج حاسمة يجب ملاحقتها بحملات عسكرية(١٤٦) .

واستمرت مخاوف انجلترا من تهديد الروسيا وفرنسا لانجلترا فى حوض البحر المتوسط ، وفى مطلع عام ١٨٨٨ أكد دربى لوادنجتون — سفير فرنسا بانجلترا — « ان الشىء الوحيد الذى تهتم به انجلترا فى حوض البحر المتوسط هو الدردنيل ومصر .. واذا هددت الروسيا الدردنيل أو هاجمت فرنسا مصر فان انجلترا عندئذ ستخوض الحرب فقط »(١٤٧) .

وثارت الشكوك (عام ١٨٨٨) حول قدرة وكفاءة الأسطول للدفاع عن المضايق، وأصبح الاسطول فى شك — آنذاك — من قدرته على منافسة الأسطول الفرنسى فى طولون ، وأصبح الدفاع عن المضايق ضد هجوم مفاجىء من جانب الروسيا — فى ظل عداء فرنسا — أمرا لا يمكن قبوله .

وأخبر سولسبرى الملكة فى صيف عام ١٨٨٨ : « ان فرنسا أصبحت ومازالت وستبقى أكبر خطورة على انجلترا وان الحل الوحيد هو البقاء فى مصر لحماية قناة السويس »(١٤٨) .

ولذلك اهتمت بريطانيا ببناء أسطول بحرى من الطراز الأول ونظر رجال الاستراتيجية البحرية الى أن العدو التقليدى للسيادة

---

(١٤٦) Ibid.

(١٤٧) «Si le Russe marchaient sur constantinople, ou si vous envoyez une expedition en Egypte, il est evident que l'Angleterre serait forcément aminée à prendre part à la guerre»,

(١٤٨) Waddington à flourens. Lond. 3-1-1888., D.D.F. 1ère série Tom 7. No. 5.

البريطانية هى فرنسا . وكان واضـــحا للخارجية البريطانية أن الفرنسيين يمكنهم التفوق والحصول على مزايا أكبر فى ســـباق التسلح . ورأى وزير البحرية ــ ردا على طلب سولسبرى ــ تدعيم وحدات الأسطول البريطانى فى مياه البحر المتوسط وطمأنه بأنه يوجد عدد محدود من قطع الأسطول الفرنسى أقل من أن يسبب المتاعب ، وأنه اذا أراد الفرنسيون العمل فليس فى حوض البحر المتوسط وانما فى اتجاه الصين وآستراليا حيث يمكن ايقاع الضرر بالتجارة البريطانية(١٤٩) .

وهذا هو السبب فى أنه خلال عام ١٨٨٨ عارضت البحرية البريطانية بقوة فى تقوية وتدعيم أسطول البحر المتوسط على حساب الأسطول البريطانى فى بحر المانش . وبدلا من ذلك رأوا تدعيم الأسطول فى جبل طارق حيث يمكن لهذه الوحدات مطاردة سفن الأعداء وهزيمة أى أسطول فرنسى يهرب من البحر المتوسط . وكان هذا فى نظرهم أجدى من الناحية الاستراتيجية حيث ان حصـــار طولون يستلزم عددا كبيرا من قطع الأسطول لا تملكه بريطانيا ، حيث أن القوة التى تقوم بالحصار تحتاج الى تفوق عددى يصل الى نسبة ٣ : ٢ والنتيجة المشتركة اذا من جانب سياسة الادميرالية فى بناء الأسطول والاستراتيجية كانت تقول بأن انجلترا لا تتوقع السـيطرة والتحكم فى حوض البحر المتوســـط فى حالة الحرب وتزايدت فكرة البحرية البريطانية فى ارسال أسطول بحر المانش الى جبل طارق وأثار ذلك وزارة الحربية W.O. بالنسبة لاثارة الرأى العام البريطانى لزيادة الاعتمادات المالية للدفاع . وتردد البرلمان البريطانى فى الدعم المالى للبحرية ، وجاءت الدفعة الحقيقية من جانب بسمارك عندما حث بريطانيا على تدعيم أسطولها فى البحر المتوسط خلال خريف ذلك العام للقيام بالتزاماتها كقوة عظمى اذا تطلعت الى مساعدة دول التحالف الثلاثى للدفاع عن مصالحها فى

---

(١٤٩) Salisubry to the Queen., 25-8-1888., Cecil., op cit. Vol. 4. P. 95.
Lowe., op. cit. P. 41., Cf. Marder, P.P. 123 — 6.

حوض البحر المتوسط حتى يكون الأمر متبادلا ، فمن الأفضل الارتباط « بعصبة السلام » League Of Peace حيث ان هذا التحالف من نتائجه احباط أى عمل من جانب فرنسا والروسيا مجتمعتين(١٥٠) .

انتقال مركز الثقل من المضايق الى الاسكندرية وقناة السويس :

يمكن تقسيم اتجاهات ومفاتيح السياسة البريطانية فى الشرق الأدنى الى مرحلتين :

المرحلة الأولى (١٨٨٢ ــ ١٨٩٦) :

وفى هذه المرحلة استند الساسة الى النقاط التالية :

١ ــ ابقاء فرنسا والمانيا متباعدتين دون التعجيل بحدوث حرب بينهما .

٢ ــ موازنة العداوة الفرنسية فى مصر ، والعداوة الروسية فى الاستانة عن طريق مساندة محدودة وسرية بين التحالف الثلاثى ، ولكن دون الارتباط بها ، وان يترك الباب مفتوحا لاحتمال قيام تفاهم مع فرنسا .

٣ ــ محاولة وضمان بقاء احتمال ممارسة ضغط على الاستانة عن طريق زيادة القوة البحرية وعن طريق تفاهم سرى مع النمسا وايطاليا .

٤ ــ البقاء فى مصر حتى هذا الوقت ، ويتم الجلاء عن مصر كجزء من اجراءات تحفظ نفوذ بريطانيا فعالا فى الاستانة .

المرحلة الثانية (١٨٩٦ ــ ١٩٠٤) :

ولكن شك سولسبرى فى تنفيذ ذلك أدى بالتدريج الى الاتجاه والنظر لسياسة البقاء الدائم لانجلترا فى مصر ، وحتى عام ١٨٩٦ ،

---

(١٥٠) Lowe., op. cit., P. 45.

عندما عجزت انجلترا فى التأثير على تركيا فى موضوع المذابح الارمينية اتضح لانجلترا فشل سياسة الضغط على الاستانة .. واقتنعت بالتخلى عن هذه السياسة • وأصبحت سياسة البقاء الدائم فى مصر هى السياسة المقبولة لانجلترا فى الشرق الأدنى(١٥١) •

ويمكن القول ان مسألة انتقال مركز الثقل فى السـياسة البريطانية من الاستانة للقاهرة بدأت فى ذهن سولسبرى عندما فشل الاتفاق « الانجليزى ــ التركى » لجلاء مبكر عن مصر ، وأحس سولسبرى بخيبة أمل عندما اكتشف أن تركيا أضعف مما كان يظن ، وأصبحت بالفعل « الحارس للروسيا » Janitor of Russia وقد ألقى ذلك ظلالا من الشك على الهدف الرئيسى من وراء سياسة الجلاء ، فالطريق للهند يمكن الدفاع عنه بفاعلية فى المضايق مثلما هو فى السويس •

وعلى أية حال لم يجر سـولسبرى أى تغييرات مفاجئة فى سياسته(١٥٢) •

كما توصل الخبراء البحريون فى فبراير ١٨٩٦ الى نتيجة مفادها أنه ليست هناك طريقة لمنع الروسيا من الاستيلاء على المضايق التى تعطى لأسطولهم فى البحر الأسود الفرصة للاندفاع نحـو الشرق ، ولمواجهة ذلك فان على بريطانيا أن يكون لها قاعدة بحرية فى الشرق ، ومالطة غير مناسبة لبعدها • ولهذا أوصت وزارة البحرية البريطانية « بميناء الاسكندرية » وتطويرها لتصبح قاعدة بحرية من الطراز الأول • وهذا معناه احتلال دائم لمصر ومواجهة كافة الغزاة ، وباحتلال مصر الدائم تؤمن بريطانيا ما بحثت عنه طويلا وهو ابعاد الروس عن الاستانة(١٥٣) •

---

(١٥١) Marlowe., op. cit. P. 137.

(١٥٢) «That the route to India could be defended as effectively at the straits as at Suez».

Sanderson., England Europe and the Upper Nile P. 41

(١٥٣) Ibid. P. 250.

ولقد بدا واضحا لسولسبرى فى عام ١٨٩٦ استحالة مساندة تركيا ، وبالتالى ضرورة التخلى عن سياسة حماية المضايق ، وانه على انجلترا الآن أن تنسحب الى خط الدفاع الثانى المقترح من N.I.D. (المخابرات البحرية) • فى نوفمبر ١٨٩٥ ، وهو الاحتلال الدائم والكلى لمصر(١٥٤) ، ضد أى غزاة فهى الوسيلة الوحيدة للسيطرة على أعظم طريق للمواصلات البحرية البريطانية وتضمن ابعاد الروسيا عن الاستانة(١٥٥) .

ولقد تأكد تصميم انجلترا للبقاء فى مصر وازداد قوة بعد سوء العلاقات البريطانية التركية ١٨٩٦ ، وتأكدت انجلترا من خضوع تركيا للنفوذ الروسى ، وانه لم يعد هناك مجال للدفاع عن الاستانة ضد معارضة الروسيا وتركيا وفرنسا(١٥٦) •

وتحول مركز الجاذبية» فى المد الحح البريطانية ، فى الشرق الأدنى من الاستانة الى القاهرة كان كاملا فى ذهن سولسبرى فى مطلع عام ١٨٩٨ ، وأصبحت سياسته فى تقوية مركز انجلترا فى نهر النيل لا تشمل مصر وحدها بل كل وادى النيل(١٥٧) .

ورمت انجلترا بثقلها على مصر كحارسة للطريق الى الهند ، وأصبح احتلال مصر الدائم أمرا مرغوبا فيه(١٥٨) •

هذا وقد قرر كل من الجنرال ارداه Ardagh - المدير الجديد للمخابرات الحربية - فى ١٣ أكتوبر ١٨٩٦ ، وأيضا مدير المخابرات البحرية ، أن الروسيا يمكن كبح جماحهـــا عن طريق أسطول متمركز فى الاســـكندرية فى نفس الوقت الذى يكون فيه

---

(١٥٤) Lowe., op. cit. P. 115., Cf., Marder., op. cit. P. 248

(١٥٥) Marder; op. cit. P. 248.

(١٥٦) Farnie, op. cit. 455.

(١٥٧) Marlowe., op. cit. P. 214.

(١٥٨) Farnie op. cit. P. 455.

الاسطول الفرنسى بجوار الاساطيل المتمركزة فى قاعدة جبل طارق ومالطة ٠

والقناة يمكن حمايتها والسيطرة عليها اذا أحكمت القبضة على مصر ، وتتحول الاسكندرية الى قاعدة بحرية يمكن مقارنتها بقاعدة جبل طارق ومالطة ٠ « وأنه اذا لم يكن هناك قناة السويس فلن تكون هناك الهند أيضا »(١٥٩) ٠

وهكذا فان قرار البقاء فى مصر والتوغل فى السودان واحكام السيطرة على قناة السويس قد خفض مركز امبراطورية الهند وجعلها تابعة لقناة السويس وقلبت ادعاء بالمرستون من أن أمن الهند يعتمد على عدم وجود قناة السويس(١٦٠) ٠

وواءمت البحرية البريطانية استراتيجيتها لهذا الممر المائى ٢٧ عاما بعد افتتاحها ، وأصبح حامى القناة هو بريطانيا بدلا من السلطان الذى وقع تحت سيطرة النفوذ الروسى ، وكف السلطان عن الاعتماد على الحماية البريطانية ، ولم يمكث طويلا فى المحافظة والوفاء بالتزاماته الخاصة باتفاقية الاستانة ٠ وأصبحت وظيفة مصر : « المكان الطبيعى لنقطة الارتكاز بين انجلترا والهند »(١٦١)٠

فعادت مشاريع واقتراحات بناء السكك الحديدية المصرية الهندية كبديل لمشاريع سكة حديد وادى الفرات ، وكنسخة مطابقة للطريق عبر كندا ٠ وان بناء ٢٤٠٠ ميل من السكة الحديدية من بورسعيد الى البصرة وكراتشى مع احتمال امتداد الخط الى سنغافورة قد تنمى وتطور بورسعيد لتعويض شركة قناة السويس عن أى خسارة من حركة الملاحة بها(١٦٢) ٠

---

(١٥٩) Marder., op. cit. 277, Cf. Farnie., P. 455.

(١٦٠) Farnie., op. cit. P. 455.

(١٦١) Hansard common Debates 6 July 1896., 811. Lond. George Hamilton.

(١٦٢) Farnie., op. cit. P. 456.

وهناك طريق آخر بديل عن الاسكندرية عبر البصرة والكويت الى كراتشى قد يعبر قناة السويس عند الاسماعيلية سواء عن طريق نفق (Subway) أو عن طريق كوبرى : (a swing-Bridge) ويمكن تحويل الحدود التجارية للامبراطورية الهندية من السند الى الاسكندرية فى ضربة واحدة ٠

مثل هذه المشاريع المقترحة سوف تستفيد منها الجماعات الاسلامية فى الهند وقد تنشىء مراكز تدريب جديدة للقوات الهندية شمالا عند نهاية القناة فيما بين بورسعيد والحدود السورية ، وهى تمثل شكلا جديدا من الطرق البرية الرئيسية ، حيث ينتقل ميناء الوصول شرقا الى بورسعيد بدلا من ميناء بريند يزى(١٦٣) ٠

وازدادت مخاوف بريطانيا عندما سمح السلطان للروسيا فى سبتمبر ١٩٠٢ بعبور أربعة من زوارق الطوربيد الروسية للدردنيل والبوسفور للالتحاق بأسطول البحر الأسود ، وقدم اكونور O'conor مذكرة للباب العالى مطالبا بنفس المزايا للسفن الحربية البريطانية(١٦٤) ٠

المصالح البريطانية فى مصر وقناة السويس :

ويتحول مركز الثقل لاستراتيجية بريطانيا فى حوض البحر المتوسط من المضايق الى قناة السويس (التى شبهها البعض بأنها العمود الفقرى للامبراطورية) والاسكندرية فى عام ١٨٩٦(١٦٥) ، تقدم مدير المخابرات البحرية D.M.T. بمذكرة عن السياسة البحرية تناول فيها أهمية مصر وقناة السويس الاستراتيجية لبريطانيا ٠

---

(١٦٣) Ibid.

(١٦٤) Hallberg., op. cit. P. 319.

(١٦٥) L.H. Gann & Peter Duigan, colonialism in Africa (1870 — 1890) Vol. I. combridge. P. 124.

فمصالح بريطانيا الاقتصادية والاستراتيجية فى مصر فاقت أى دولة أخرى ، كما امتلكت الحكومة البريطانية ٧/١٦ من أسهم قناة السويس ، والتى بلغت قيمتها فى عام ١٨٩٥ (٢٣ مليون جنيه استرلينى) كما أن انجلترا ضامنة لقرض ٩ ملايين جنيه ، ولها نصيب فى صندوق الدين الذى ارتفع الى ١٠٥ ملايين جنيه (نسبة كبيرة منه تخص انجلترا) ٠

وعلى هذا فان مصالح بريطانيا التجارية والمالية فى مصر وقناة السويس عظيمة ولا يمكن مقارنتها بمصالح الدول الأخرى ٠

وبالنسبة لموقع مصر الجغرافى تبدو قيمة مصر لبريطانيا انها تقع فى منتصف المسافة فيما بين انجلترا والهند . وباعطاء السيطرة الكاملة على قناة السويس وتأكيد المرور بالطريق البرى مع الهند ، (فى حالة حصار قناة السويس) وقناة السويس ومصر تعطيان مدخلا الى كل حوض وادى النيل الذى فى قبضة انجلترا بالكامل ، وتأمين الجزء من الطريق البرى للمواصلات التلغرافية مع الهند والشرق فى يد البريطانيين كلية ٠

وامتلاك ميناء الاسكندرية العظيم حيث يبلغ أقل عمق فى مناطق الاقتراب ٣٠ قدما وتجارة بحرية أكثر من مليونى طن نصفها تقريبا بريطانية ، وهو ميناء يسهل الدفاع عنه فى الأراضى المحيطة به وبالبحار المجاورة له ، وله مأوى واسع وتجهيزات ووسائل للاغراض العسكرية والتجارية(١٦٦) ٠

وقد استبقت انجلترا فى مصر حامية من الجنود تكفى لحماية الأمن الداخلى من الاضطراب ويعتمد أمن هذه القوة الى حد كبير على صيانة وتدعيم السيادة البحرية فى البحر المتوسط ، والتى بدونها تصبح التعزيزات القادمة من انجلترا مستحيلة ، ولكن من

---

(١٦٦) D.M.i. Memorandum on Naval Policy, October 13, 1896.
Marder., op. cit. P. 571 — 572.

ناحية أخرى فان السيادة البحرية البريطانية فى البحر الأحمر تساعدها انجلترا على مساندة مصر من الهند أو تجلو عنها بأمان(١٦٧) .

هذا وقد نصت اتفاقية الاستانة ١٨٨٨ على عدم خضوع قناة السويس مطلقا لاستعمال حق الحصار البحرى ، ولم تكن نصوص هذه الاتفاقية أو حتى يقظة هؤلاء الذين وكلت اليهم الوصاية أن يستطيعوا منع المتحاربين من اتخاذ مثل هذا الاجراء فيما يختص بالقناة اذا كان ذلك فى مصحلتهم . وعلى هذا فان فى الامكان وبالتأكيد حصار القناة ، فاذا كانت انجلترا فى حرب مع فرنسا ، وكانت التجارة البريطانية تأخذ مسارها عبر طريق الكاب للهند ، عندئذ يجب على انجلترا حصار القناة من أجل حرمان المحايدين من مزايا الطريق الاقصر الذى سيحصلون عليه واذا كانت انجلترا فى حرب مع الروسيا فان هذه القوة سوف تحاصر القناة من أجل تعطيل خطوط المواصلات البريطانية مع الهند(١٦٨) .

وبعد الاحتلال الانجليزى لمصر تطور الأمور وجدت أحداث كثيرة أثرت بعدها فى مستقبل هذا البلد نوجزها فى الآتى :

١ — لم تعد تركيا قوة بحرية وسقطت فريسة للنفوذ الروسى ولم تعد صديقة لانجلترا ، وأصبح السلطان عاجزا عن ممارسة سلطاته المخولة له فى اتفاقية قناة السويس عام ١٨٨٨ .

٢ — كما وأن الروسيا قد قامت ببناء أسطول فى البحر الاسود معزولا عن البحر المتوسط بحاجز تملك هى مفتاحه بشكل عملى .

٣ — وجود ميناء الاسكندرية فى أيدى انجلترا يجعل جزيرة قبرص تفقد تقريبا كل أهميتها وقيمتها الاستراتيجية لانجلترا فيما يتعلق بسواحل آسيا الصغرى وسوريا .

---

(١٦٧) Ibid. P. 572.

(١٦٨) Ibid. P. 572 — 573.

٤ ـ ازدياد التزامات انجلترا فى أفريقيا ٠

٥ ـ أصبح الجلاء عن مصر أمرا مستحيلا ، لأن المشاريع التجارية والمالية فى مصر من الممكن تهديدها وكذلك تعريض مواصلاتها مع الهند للخطر ٠

٦ ـ احتمال وقوع خطوط التلغراف التى تم مدها تحت البحر ، أو جزء منها ، فى أراضى دولة معادية ٠

٧ ـ ان تعاون القوات البريطانية والقوات الهندية سوف يصبح تحت رحمة الادارة المحلية التى تسيطر على البلاد ، وعندئذ لن يصبح ميناء الاسكندرية وميناء السويس تحت سيطرة انجلترا ، وسيحرم أسطول انجلترا من المزايا التى يقدمها هذان الميناءان شرقى حوض البحر المتوسط والبحر الأحمر(١٦٩) ٠

الكابلات البحرية الجهاز العصبى للامبراطورية البريطانية :

ولم تهتم انجلترا فقط بمواصلاتها البحرية الى مستعمراتها فى العالم ، ولكنها اهتمت أيضا بشبكة خطوط مواصلاتها البرقية : البحرية والأرضية على حد سواء ، تلك الشبكة التى ربطت امبراطوريتها باحكام وأطلق عليها بعض الكتاب الانجليز عبارة «الجهاز العصبي للامبراطورية البريطانية» . ولعل الرسم المرفق(*) يوضح لنا أهمية خط (اسكندرية ـ القاهرة ـ السويس) البرى ، كحلقة عقد فى هذه الشبكة الضخمة حول القارة الأفريقية وفى بقية أجزاء العالم ٠

لذلك اهتمت بريطانيا بربط مستعمراتها بشبكة من الاتصالات البرقية وكان أهم هذه الخطوط هو ذلك الخط الذى يربطها بالهند ٠ فكان هناك خط مباشر أرضي يمتد عبر أوربا الى الاستانة ، ومنها عبر تركيا فى آسيا الى فاو Fao على رأس الخليج العربى

---

(١٦٩) Ibid. P. 573.

(*) الخريطة ص ٣١٢ ٠

ومنها يتصل بكراتشى بكابل بحرى ، وافتتح هذا الخط للهند فى فبراير ١٨٦٥ ولكن نظرا لمشاكل الادارة التركية لم يثبت هذا الخط فاعليته ، وحلا لهذه المشكلة اتجهت بريطانيا لمد كابل بحرى خاص بها حتى الهند ، وشاركت الأموال الخاصة فيه ، وتم هذا الخط فى عام ١٨٧٠ حيث تم ارسال أول برقية عبر هذا الخط فى يونية من هذا العام(١٧٠) وهو العام الأول لافتتاح قناة السويس ، وكان طريق هذا الكابل عبر الاطلنطى والبحر المتوسط ثم البحر الأحمر فالمحيط الهندى وبلغ طوله ٦٧٠٠ ميل وتكلف الخط الواحد عبر هذا الطريق البحرى حوالى ١½ مليون جنيه استرلينى (٢٢٠ جنيه استرلينى للعقدة البحرية)(١٧١) .

ونشب تنافس بين شركات خطوط الكابلات البحرية وشركات خطوط الكابلات البرية ، واعتمدت انجلترا على خطوط كابلاتها البحرية الى الهند وكان خطها مع الهند مفردا فى عام ١٨٧٠ فيما عدا الخط فيما بين مالطة والاسكندرية ، وحدثت انقطاعات خطيرة للخط ، وأصبح تأمينه أمرا ضروريا عن طريق مضاعفة الخط وعلى هذا أمدت الخطوط فى عام ١٨٧٣ من بريطانيا الى البرتغال . وفى عام ١٨٧٧ من بورسعيد الى بومباى ثم تضاعفت الخطوط تبعا لازدياد ونمو الحركة وخاصة اعتبارا من عام ١٨٨٣ من بورسعيد الى عدن . وفى عام ١٨٨٧ من انجلترا عن طريق البرتغال الى مالطة ، وفى عام ١٨٩١ من بورسعيد الى بومباى وفى عام ١٨٩٧ من Vigo بأسبانيا الى جبل طارق . وفى عام ١٨٩٨ بكابل مباشر من انجلترا الى جبل طارق . وفى عام ١٨٩٩ من جبل طارق الى الاسكندرية(١٧٢) .

واتفقت الحكومة المصرية مع شركة Easton على مد كابل

---

(١٧٠) George Peel., the nerves of the Empire; Cf : The Empire and the century., op. cit. P.P. 254 — 255.

(١٧١) Ibid. P.P. 255 — 6.

(١٧٢) Ibid. P.P. 256 — 7.

تلغرافى فيما بين سواكن وعدن ، وكان هذا الكابل من قبل قد تم ربطه بالسويس(١٧٣) .

وأصبح هذا الخط فى يد بريطانيا بالكامل طالما بقيت مصر فى قبضتها ، وكانت مصر هى نقطة الضعف لفترة بالنسبة لهذا الخط الى أن جاء كرومر فحل المشكلة(١٨٤) . أى أن الكاتب هنا يؤكد دور كرومر فى احكام قبضته على مصر وتأمين الاحتـــلال لخط مواصلاته البرقية مع الامبراطورية فى الهند ، كذلك كانت البرتغال نقطة ضعف فى الخط لذلك مدت بريطانيا خطا خصوصيا كنوع من الأمان فى عام ١٨٩٨ مباشرة من انجلترا الى جبل طارق ، ثم الى مالطة يتكلف ٣٠٦ آلاف جنيه استرلينى ، وهكذا كانت جميع الخطوط بريطانية(١٧٥) .

كذلك مدت بريطانيا خطوطا تلغرافية عبر القارة الافريقية حتى الكاب(١٧٦) .

وفى مجال التنافس نجد صحيفة Débats الفرنسية وهى تحث الحكومة على المسارعة لمد كابلات تلغرافية تحت البحر الى جميع الأجزاء الرئيسية من العالم من أجل أن تكون لفرنسا خطوط تلغرافية مستقلة عن الخطوط البريطانية فى حالة الحرب ، وأكدت الصحيفة أن المانيا والبرتغال وأسبانيا وهولندا سيسعدهم جدا أن يتحولوا الى اســـتخدام الكابل الفرنسى من أجل تحطيم الاحتكار البريطانى(١٧٧) .

---

(١٧٣) Barriere à Ferry, Caire, 11-12-1883, D.D.F.T.0. No. 163

(١٧٤) George Peel, The Nerves of the Empire., op. cit. P. 257.

(١٧٥) Ibid.

(١٧٦) Ibid. P. 268 — 269.

(١٧٧) Rouse, Henery, The Story of another Suez Canal. op. cit., P. 49.

(الكابلات البحرية) مقالة لجورج بيل في كتاب:
THE EMPIRE AND The CENTURY
ص ٥٠٠
RED = British cables
GREEN = French Cables
BLUE = Spanish Cables
BLACK = Landlines
Great Britain.
Brest.
Lisbon.
Cadiz.
Gibraltar.
Marseilles.
مرسيليا
Malta.
Madeira.
Tan-gier.
Oran.
Al-giers.
Bona.
Tripoli.
Alexandria.
Cairo.
Suez.
Canary Is.
Suakim.
St Vincent
St. Louis.
Dakar.
Bathurst.
Bissao.
Bolama.
Conakry.
Sierra Leone.
Grand Bassam.
Secondi.
Koto-nou.
Lagos.
Accra.
Brass.
Cameroon.
Bonny.
Principe.
St. Thome.
Gaboon.
To India.
Aden.
Ascension.
Loanda.
Benguella.
Mossamedes.
St. Helena.
Swakopmund.
Mombasa.
Zanzibar.
Dar-es salaam.
Seychelles.
Mozambique.
Mauritius.
Lourenco Marques.
Durban.
To Australia.
Capetown.
BRITAIN AND AFRICA.

وتبدو أهمية وخطورة الكابل البحرى مثلا بالنسبة للروسيا وفرنسا ، فالترابط المحتمل بينهما يمكن على الفور من استدعاء السفن الحربية الفرنسية من ميناء طولون والسفن الحربية الروسية من ميناء فلاديفوستك أى الى قناة فيما بين البحرين فى نفس الوقت(١٧٨) .

أهمية الاسكندرية كقاعدة بحرية استراتيجية قريبة من قناة السويس :

وعندما أصبح أمل انجلترا فى سيطرتها على الاستانة ضعيفا بدأت تركز اهتماماتها على الاسكندرية وقناة السويس تعويضا عن المضايق واستعدادا لأى هجوم بحرى روسى محتمل على الأسطول البريطانى فى شرقى حوض البحر المتوسط(١٧٩) .

وبرزت فكرة تحصين الاسكندرية وبناء قاعدة بحرية لها هناك لدى وزارة البحرية البريطانية خلال الفترة ١٨٩٥ ــ ١٨٩٦ ، وكان الهدف هو تأمين طريقها البحرى الى الشرق ، فقد ساد الاعتقاد بأنه ان عاجلا أو آجلا فان الروسيا سوف تصبح قوة من قوى حوض البحر المتوسط الشرقى . وأعيدت للأذهان هذه الفكرة عام ١٩٠٠ ــ ١٩٠١ ، ولكن البعض نبذ هذه الفكرة على الأساسين الاستراتيجى والسياسى ، فلم تكن هناك حاجة الى سفن حربية لقناة السويس التى اعتبرت محايدة أو بالاسكندرية التى ستترك كميناء لا يمكن الدفاع عنه . وأن الدفاع عن مصر يجب أن يترك للحامية الموجودة بها ، وأن قيام حملة قوامها ٢٥٫٠٠٠ جندى تصاحبها سفن حربية لمهاجمة مصر هو أمر محتمل ولكن ذلك لم يتم الا بعد هزيمة الأسطول البريطانى فى حوض البحر المتوسط أو طرده خارجه . وأن قرار احترام حياد القناة فى حالة الحرب قد تقرر على أساس الاعتقاد بأن محاولة حصار القناة بأى قوة محاربة

---

(١٧٨) Ibid. P.P. 50 — 51.

(١٧٩) Marder. P. 406.

هو أمر غير حكيم Impolitic حيث ان المحايدين سوف يتحولون ضد تلك الدولة التى ترتكب مثل هذا العمـــل ، ولم تقترح وزارة الحربية قبول أى حماية عسكرية مباشرة لقناة السويس التى يمكن حمايتها بفاعلية أكثر عن طريق موظفى القناة(١٨٠) .

وفى تقرير سرى رفعته وزارة البحرية البريطانية الى الحكومة تؤكد ضرورة وجود قاعدة بحرية قريبة من قناة السويس واستند التقرير الى النقاط التالية :

١ ــ فى حالة الحرب بين الدول البحرية فان من الأهمية العظمى أن تمنع بريطانيا السفن المعادية فى البحر المتوســـط من الاتصال والمرور الى المحيط الهندى سواء أكان هدف هذه السفن المعادية تدعيم أساطيل أخرى معادية أو للاغارة على الســـفن التجـــارية وتهديد الممتلكات البريطانية الشرقية والجنوبية .

٢ ــ وحلا لهذه المشكلة المعقدة استراتيجيا ، يمكن تحقيق ذلك بنجاح باحكام قبضتنا على قناة السويس ، وعلى هذا تصبح كل السفن المتجهة شرقا لابد وأن تمر بنقطة حيث يمكن تجميعها والسيطرة عليها بوضع الحواجز لمنعها هناك ، ويجب حماية المصالح البريطانية شرقى السويس من تعرضها للخطر .

٣ ــ وبطبيعة الحال فان اتفاقية القسطنطينة ١٨٨٨ تمنع مثل ذلك العمل خاصة بعد أن انتهى التحفظ البريطانى على المعاهدة بعد الاتفاق الودى ١٩٠٤ ، ففى حروب مستقبلة فان مياه القناة ومناطق الاقتراب منها ســـتكون محايدة وعلى هذا فستكون مفتوحة للمتحاربين والمحايدين وســـتصبح حكومة الخديوى مسئولة أمام الدول الموقعة على المعاهدة فى مراعاة احترام حياد القناة .

---

(١٨٠) Marder., op. cit. P.P. 406 — 407.

٤ ـ وكما أوضح سيلبورن فى عام ١٩٠١ (فى المذكرة التى رفعها حول هذا الموضوع) فانه من مصلحتنا مراعاة حياد قناة السويس • وفى حالة قيام حرب تكون انجلترا طرفا فيها فان القناة ستكون مفتوحة للدول التى فى حالة حرب معنا ولا نستطيع أن نتعرض لها وعلى هذا فانه يحق لانجلترا احتجاز وأسر السفن المعادية اما قبل دخولها أو بعد مغادرتها هذه المياه المحايدة •

٥ ـ ومن حسن الحظ فان هذا الأمر يسهل تحقيقه بنجاح عن طريق مراقبة منطقتى الاقتراب من القناة ، وان أحقية حرية المرور فى قناة السويس لن تؤثر فى واقع الأمر فى مركز بريطانيا الاستراتيجى لأن حرية المرور فقط ستقتصر على مياه القناة وليس على أعالى البحار • والقوة التى تسيطر على أعالى البحار تسيطر فى نفس الوقت على القناة نفسها على الرغم من شروط الاتفاقية •

٦ ـ اذا رغبت انجلترا فى اعاقة المرور بالقناة أمام أعدائها فى حالة الحرب يمكنها ذلك عن طريق السيطرة على مناطق الاقتراب فى البحر المتوسط وهو المكان المفضل • وللسيطرة على مناطق الاقتراب من البحر الاحمر ، فان الأمر يستلزم ارسال السفن عبر القناة وسوف يثار هنا ، اعتراض كبير لأن ذلك يستلزم تشتيتا للقوة والتى من المحتمل تعرضها للهجوم من قوة معادية أكبر منها ، ولكن باحتجاز العدو داخل مياه البحر المتوسط فان ذلك سيؤمن أن القوة ستكون فى اتصال مع الاسطول الرئيسى ويمكن استخدامها بنجاح وبفاعلية دون أن تقوم بمخاطر بمفردها .

٧ ـ يكون الأسطول عندئذ فى حاجة الى قاعدة مؤقتة يمكن منها التزود بالفحم واصلاح وصيانة السفن الحربية • وتصبح الاسكندرية عندئذ هى أنسب مكان لذلك فيما عدا مدخل الميناء حيث يحتاج الى تعميق بالنسبة لبعض السفن الحربية

الضخمة . وحيث ان التزامنا بالحياد بالنسبة للقناة لا يمتد الى الاسكندرية وعلى هذا فلن يكون هناك اعتراضات سياسية من استخدامنا الاسكندرية كمرسى ابان الحرب .

٨ ـ يوجد بالاسكندرية ثلاثة أحواض يمكن اصلاح السفن الحربية بها وأماكن لرسو اعداد من السفن الحربية علاوة على وجود مستودعات بترولية لتموين السفن الحربية بالوقود .

٩ ـ وعلى هذا فان الاسكندرية لديها كل المميزات والامكانات الضرورية لتصبح قاعدة بحرية مؤقتة ومرسى حربيا وصلاحيتها كميناء في كل الأجواء ولكن مدخل البوغاز : Boghaz Pass ، وهو المجرى الرئيسى للدخول ، معرض باستمرار للامواج العالية (بحر مدفون) Swell من الشمال، عندئذ يصبح المرور غير آمن ولاصلاح هذا العيب يكون عن طريق تعميق المر الى ٣٥ قدما على الأقل وهذا يتطلب (تكريك) ١٥٠٠ ياردة بمقدار ٣ أو ٥ أقدام أكثر من العمق الحالى ، وأن يتم هذا العمل بأسرع مايمكن لأن هذا متعلق بالدفاع عن كل الممتلكات البريطانية الشرقية ومصالحها هناك.
وان عمق قناة السويس ٢٨ قدما ـ فى ذلك الوقت ـ سيزداد الى ٣١ قدما ويصبح فى امكان السفن بغاطس ٣٠ قدما استخدام القناة . وعلى هذا من مصلحة التجارة البريطانية المصرية على السواء أن تستخدم السفن الضخمة ميناء الاسكندرية ولكن هذا الأمر مستحيل الآن فى ظل هذا المدخل غير العميق ، ولاسباب تجارية عندئذ يبدو ضروريا اتخاذ الخطوات على الفور لتعميق مدخل البوغاز الى ٣٥ قدما وسيصبح ذلك ٤ أقدام فقط أعمق من قناة السويس »(١٨٠م) .

(١٨٠م) Admirality. C.I.P., Papers. Memorandum. The necessity of Temporary Naval Base Near the Suez Canal. CAB/38/8/11. 2-2-1905. P.R.O.

والباحث هنا يجد أن مركز الثقل قد انتقل من المضايق الى الاسكندرية التى ستصبح قاعدة بحرية حقيقية للاسطول البريطانى فى شرقى حوض البحر المتوسط يمكن من خلالها حماية المدخل الشمالى لقناة السويس ومنع سفن الأعداء من الوصـــول للبحر الأحمر ، وفى نفس الوقت ضمان عدم الاخلال باتفاقية عام ١٨٨٨ .

وأخذت انجلترا تجهز بوغاز الاسكندرية لمرور السفن الحربية الضخمة متعللة بأنه مطلب تجارى بينما هو أصلا هدف عسكرى استراتيجى ، وحث التقرير الحكومة البريطانية على سرعة التنفيذ لخطورته لأنه يمثـــل دفاعا عن مصـــالح وممتلكات انجلترا فى الشرق .

استراتيجية بريطانيا فى حالة احتلال الروسيا للمضايق :

وبعد أن أصبح منع مرور الأسطول الروسى عبر المضايق أمرا مشكوكا فيه ، واحتمال احتلال الروس للاستانة ، وفى تقرير سرى لوزارة البحرية البريطانية عن مشكلة المضايق أوضح أن الروسيا لديها قواعد بحرية فى البحر الأسود على بعد ٨٠٠ ميل من خطوط المواصلات البريطانية مع الهند عبر مالطة وبورسعيد والسويس . وتقع مداخل الدردنيل فى منتصـــف هذا الطريق أى عندما يعبر الأسطول الروسى الدردنيل ويصبح على بعد ٤٤٠ ميلا من مصـــر أو نقطة التقاء مع الأسطول الفرنسى الحليف علاوة على أن الأسطول الروسى سيجد ملجأ آمنا فى حالة الهزيمة أو تعرضه لقوة أكبر منه(١٨١) .

وفى حالة احتلال الدردنيل أفاد التقرير أنه ليس من الأهمية استراتيجيا احتلال جزر لمنوس وميتيلين أو أية جزر تركية . فمن

(١٨١) CAB 38/2/1., Admirality Report., 7-2-1903, Secret
The effect of Naval Strategic Position in the Mediterranean of a Russian occupation of constantinople. P.R.O.

الخطأ احتلال مزيد من القواعد البحرية الحصينة واعتقاد أن ذلك مصدر قلق للادميرال ويعوق تحركاته . « وحيث ان لقواتنا البحرية السيادة فى شرقى الحوض فانه يجب فتح هذه الموانى كمرسى ومكان التقاء ناقلات الفحم وسفن الامدادات ، وقد يثار سؤال اذا لم تقم بريطانيا باحتلال هذه الجزر فقد تقوم الروسيا باحتلالها ، وهذا مستبعد لأنه يمكن عزلها عندئذ ، هذا علاوة على أن احتلال هذه الجزر زمن السلم سيثير الشـــعور المعادى لانجلترا فى القارة » .

« والسؤال التالى ، ما هى قيمة الاستفادة بالتحالف الثلاثى ؟ وهل سيؤثر فى مركز انجلترا البحرى فى حوض البحر المتوسط ؟ ان التعاون مع الأسطول الايطالى ضد القوات الفرنسية فى غربى حوض المتوسط سوف يساعد انجلترا على ارسال سفن حربية بما فيه الكفاية مع الأسطول النمساوى لشل حركة الأسطول الروسى فى البحر الأسود . كما وان الجيش النمساوى سيكون قادرا للعمل ضد القوات الروسية المتقدمة من الاستانة . وعلى أية حال فان مثل هذا الترابط الضخم ضد فرنسا والروسيا يبدو غير محتمل تماما ، فالمانيا لا تخاطر بعداوة الروسيا لأن المانيا تحاول تحسين مركزها البحرى فى الشرق الأدنى . وان موقفها بين الروسيا وفرنســـا يجبرها على أن تكون فى علاقات حسنة مع الروسيا بأى ثمن وأسطول النمسا غير ذى بال . أما مساعدة ايطاليا فقد تكون لها أهميتها والى أى مدى يمكن الاعتماد عليها ، فهذا سؤال لا تستطيع البحرية الرد عليه »(١٨٢) .

وأوضح التقرير أنه فى حالة احتلال الروس للمضايق أو ضمانهم لمرور أسطول البحر الأسود الى البحر المتوسط فالأماكن المحتملة لتحركه هى : سواحل مقدونيا أو آسيا الصغرى . فالأولى ستضعها فى صراع مع النمسا ان عاجلا أو آجلا ، أما سواحل

---

(١٨٢) Ibid.

آسيا الصغرى فستضاعف الخطر مع المانيا بسبب سكة حديد بغداد ، وبالتأكيد مع فرنسا لأنها قريبة من سوريا . وقد تحاول الهجوم بسفينة أو بسفينتين سريعتين على بورسعيد بأمل اتلاف قناة السويس . وهذا أيضا غير محتمل لأن هذا العمل سوف يضع روسيا فى مأزق وصراع مع كل الدول البحرية ، ولا يمكن للروسيا من عمل بحرى ناجح فى مصر أو أى مكان آخر ما لم يحارب أسطولها الاسطول الانجليزى ويوقع به الهزيمة(١٨٣) .

---

(١٨٣)

الفصـــل الخامس

« قناة السويس والتنافس الاستعمارى
على سواحل افريقيا وآسيا والاقيانوسة »

قناة السويس والتنافس الاستعماري في أفريقيا :

اذا كانت أفريقيا غداة افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية ماتزال ملكا للافريقيين ، فقد كانت ٩/١٠ أراضى القارة تحكم ، بطريقة أو بأخرى ، بمعرفة الأفريقيين ولكن خلال ثلاثين عاما بعد افتتاح قناة السويس انقلبت تلك النسبة وأصبحت معظم أجزاء القارة نهبا للاستعمار الأوربى(١) • ولقد كان للتطور التكنولوجى الذى حفل به القرن التاسع عشر ، مثل التطور المذهل فى بناء السفن وهندسة السكك الحديدية والاتصالات البرقية وافتتاح قناة السويس للملاحة اثرها الكبير فى اندفاع التسلط الاستعمارى صوب القارة الأفريقية • بينما ترجع احدى المدارس التاريخية هذا الاندفاع الاستعمارى لاعتبارات استراتيجية مثل تسلط فكرة الأمن ورسوخ فكرة حماية الطرق الى الشرق . فمثلا أجبرت الاعتبارات الاستراتيجية البريطانيين الى الاستيلاء على الكاب ثم على مصر الأكثر أهمية من حيث الموقع الاستراتيجى ، وأرسلت القوات لمصر لاحتلال مؤقت وأجبرتهم الظروف على البقاء • وفى مطلع عام ١٨٨٠ أعتبر الامبرياليون الاستانة مفتاحا لشرقى حوض البحر المتوسط والشرق الأوسط(٢) •

وخضعت مصر لحماية أقوى دولة بحرية بقانون التاريخ الذى

---

(١) Mark Strage., Cap to Cairo. London 1977. PP. 11-12

(٢) L.H. Gann & Peter Duigan, Colonialisms in Africa (1887 — 1960) Vol. I. Cambridge P. 124.

لا يرحم والذى أدى الى اعلان انجلترا كل حمايتها على وادى النيل بعد ذلك .و قناة السويس هى بسفور عالم البحر المتوسط الحديث التى ربطت الشرق بالغرب ، وأصبحت مصر بالضرورة « حلقة العقد » أهم نقطة فى سلسلة التجارة العالمية مثلما هى أهم قاعدة استراتيجية بحرية فى العالم(٣) .

فمصر تقف فى منتصف الطريق فى الدبلوماسية والاستراتيجية البحرية بين امبراطورية بريطانيا الشرقية والغربية . والتمثـــال الضخم الذى يتمطى برزخ السويس ويملك عندئذ المركز المتفوق فمصر هى اذن بوابة الشرق(٤) .

واذا كانت انجلترا قد احتلت مصر لتأمين قناة السويس فانها قد توغلت فى أفريقيا بحجة تأمين وادى النيل ، لأن أى قوة ، فى رأى كرومر : « تستطيع السيطرة على منابع النيل فانها تسيطر على مصر »(٥) .

وهكذا كانت مصر محور السياسة الخارجية لبريطانيا ، وأثرت مصر تأثيرا قويا على علاقات انجلترا الخارجية وأعطت التوازن لمستعمراتها . وهكذا أصبحت القوة التى تسيطر على برزخ السويس يكون لها المركز المتفوق . وجاءت بريطانيا للبقاء فى مصر طالما بقيت امبراطوريتها . فمصر قد فتحت طريق الامبراطورية على وادى النيل ، وحكمت بريطانيا وادى النيل من منبعه الى مصبه ، أى من بحر الى بحر . وقد ربط النفوذ البريطـــانى أعالى النيل بمنطقة شرقى أفريقيا . وهكذا كان الحكم البريطانى فى الجنوب وسيادته البحرية فى الشمال حماية لبوابات مصر . وأخذت خطوط السكك

---

(٣) A - Silva White, The expansion of Egypt. Lond. 1899. P. 76.

(٤) «Egypt is the fulcrum of our foreign policy» Ibid. P. 440.

(٥) Sanderson, G.N., op. cit. P. 70.

الحديدية تربط السواحل بالمناطق الداخلية · ووادى النيل تحده الصحارى شرقا وغربا ويحيط به البحر · وهكذا فان مصر نقطة عبور وارتكاز فى طريق الامبراطورية البريطانية تربط البحر المتوسط بالمحيط الهندى ، فهى أقوى وأضعف رابطة فى سلسلة طريق المواصلات البريطانية مع الهند والشرق ، فهى قوية لأنها تتمتع بالاكتفاء الذاتى وضعيفة لأنها لا تتمتع بالحكم الذاتى(٦) ·

وقد تحرك البريطانيون صوب مصر لحماية الطريق الملاحى الى الهند ، ولكن التدخل فى مصر جرهم الى السودان ثم أوغندا · ودفع العمل البريطانى هذا دولا أخرى وبالأخص فرنسا للبحث عن تعويض لها فى أفريقيا(٧) · ويؤكد بيير رينوفان فى مقدمة كتابه « سياسة التسلط الاستعمارى » ، أن روح السياسة البريطانية قامت على أساس الضرورة الاستراتيجية(٨) · فبريطانيا سيدة الطرق البحرية والتى كانت واحدة من أهم العناصر الضرورية لقوتهم ، واهتمت الولايات المتحدة الأمريكية أيضا بمراكز الضغط البحرية Point d'appui navals والتى كان امتلاكها من أهم أهداف الامبريالية الأمريكية · وقد أكد جول فيرى ذلك الأمر أيضا فى احدى خطبه فى ٢٨ يوليو ١٨٨٥ عندما قال : « يجب التأكيد على القوة البحرية ومراكز التزود بالوقود ، وهذا هو السبب فى أهمية تونس وسايجون والهند الصينية ومدغشقر » · وكذلك نجد ايطاليا يدفعها الأمل فى ارساء قاعدة بحرية لها فى مدخل البحر الأحمر ، حيث تمركزت بريطانيا فى عدن وفرنسا فى جيبوتى(٩) · وأكدت أحداث السودان أن الاحتلال البريطانى لمصر يجب أن يقاس بالسنوات وليس بالشهور وغدا الرأى العام والصحافة بشكل

---

(٦) Silva, White arthur, op. cit. P.P. 400 — 443.

(٧) Ibid.

(٨) Renouvin, P. La politique d'expansion imperialisme Paris, 1949. P. 2.

(٩) Ibid.

أقوى يؤيد فكرة ضم مصر وخاصة حملة السندات ورجال الأعمال والصحافة الأجنبية(١٠) ٠

كذلك وجدت انجلترا الاغراء بنفس الطريقة التى حطمت بها عرابى ، ولهذا نادت بمنطق أن السودان من ممتلكات مصر ، وجعلت سياستها بالتدريج هى سياسة مصر ٠ وهكذا سجنت انجلترا نفسها فى مصر ، التى أطلق عليها جون مالرو «House of Bondage» وضحت بحريتها فى العمل فى أى مكان فى العالم للمحافظة على مركزها الجديد فى أفريقيا ، وعانت فى نفس الوقت من الثورات الدينية ــ الثورة المهدية ــ وكانت رسالة هيكس باشا للخرطوم قد أثارت المهدى وأشعلت الثورة فى السودان الشرقى وبذلك أغلق طريق الهرب من الخرطوم الى سواكن ، وأبيد هيكس وقواته وأدت ثورة السودان الى ازدياد التمسك البريطانى بطريق السويس ــ الهند ، دون الاكتراث بتحذير راندولف تشرشل للمبالغة فى اهمية خط (السويس ــ الهند) متأثرين بديزرائيلى ، وان مصر ليست الطريق الرئيسى للهند(١١) . ونوى غوردون الوصول للخرطوم عبر قناة السويس وميناء سواكن ، ونتيجة للمقاومة الشديدة فى السودان اضطر كرومر الى استبقاء غوردون فى بورسعيد فى ٢٤ يناير ١٨٨٤ وحوله تجاه طريق النيل الآمن . وأدى نجاح الثورة المهدية الى تقوية الحاميات البريطانية الموجودة فى بورسعيد والاسكندرية فى ١٨ فبراير ١٨٨٤(١٢) .

وهكذا أدت خطورة الموقف البريطانى فى مصر الى تقوية الرأى الذى نادى بالجلاء عن مصر وتشجيع اقتراحات شراء شركة قناة السويس من أجل مشروع سكة حديد الفرات ومشروع قناة على وادى الأردن أو حتى الاتجاه بخط السفن للعقبة وخط حديدى منها

---

(١٠) Marlowe., Cromer in Egypt. P. 96.

(١١) Farine., P. 325.

(١٢) Ibid. P. 326.

وبذلك تزداد المصـــالح البريطانية فى شـــبه الجزيرة العـــربية وسوريا (١٣) ٠

ومن نتائج الثورة المهدية فى السودان وهزيمة الانجليز تقليل تجارة السويس أكثر من تلك الخاصـــة بقناة الســـويس ٠ وقرر الانجليز تخليد ذكرى غوردون بانشاء مستشفى يحمل اسمه فى بورسعيد يمكن لجميع المسافرين عبر قناة السويس رؤيته ، ويكون هذا المستشفى متاحا للشرقيين والاوربيين على السواء على أطراف آسيا وأفريقيا ٠ ولكن فكرة انشاء مستشفى لغوردون تخليدا لذكراه لم تنفذ (١٤) ٠

وقرر مجلس الوزراء البريطانى عقب كارثة الخرطوم استعادة السيطرة على السودان عن طريق انشاء خط حديدى من سواكن الى بربرة . وعرضت المستعمرات الاسترالية تقديم مساعدتها العسكرية لانجلترا ، بينما رفضـــت كندا ذلك باعتبار ان هذا العمل « يعد حقيرا » وذكرت ان قناة السويس لا تعنيها فى شىء ٠

وتم بناء ١٩ ميلا من الخطوط الحديدية فى سبعة أســابيع تكلفت ٨٦٦ر٠٠٠ جنيه استرلينى ثم تم التخلى عنها ، واستفادت شركة قناة السويس من رسوم المرور التى تم تحصيلها على السفن التى نقلت هذه القضبان الحديدية ، والتى أعيدت لانجلترا عبر قناة السويس . وقد أثارت المسألة السودانية المطالب الاسترالية لصوت مماثل لانجلترا لتقرير عما اذا كانت مصر وقناة السويس يجب تركهما للفوضى (١٥) ٠

هذا وقد اتخذ لورد كتشنر ـ ابان الثورة المهدية ـ من قناة السويس قاعدة للعمليات ضد السودان المصرى ، وعلى هذا يصبح من الصعب التحدث عن الحرب من الناحية الدولية بكل ما تعنيه

---

(١٣) Guyn and Tuckwelle, Dilke, op. cit., Vol. 1 P. 532.

(١٤) Farnie., op. cit. P. 327.

(١٥) Ibid.

الكلمة ، فالسودان خاضع للسيادة المصرية ومصر بدورها من حقها التمسك « باختصاصها الاقليمى » . فى نفس الوقت تمسكت بريطانيا بتفويض الخديوى وهو غير قادر على اتخاذ اجراءات اعتراضية خاصة بمرور سفن المتحاربين فى قناة السويس ، ومع ذلك فان تصرف بريطانيا كان يحميه التحفظ الذى ذيلت به اتفاقية القسطنطينية عام ١٨٨٨(١٦) . وقد كان تحطيم الثورة المهدية بمعرفة مدافع كتشنر وهى من طراز «Maxins» التى تم نقلها عبر قناة السويس ، قد سهل الاعتراف بأن قناة السويس قد شتتت الجماعات الاسلامية(١٧) .

وكان استرجاع السودان عملا عسكريا أكثر منه اقتصاديا ، ويسمح للامبراطورية البريطانية تجنيد واستغلال السودانيين الجنوبيين فى الخدمة العسكرية ، وشجعت احياء مشاريع سكك حديد ، سواكن ــ بربره وخط سكة حديد : (القاهرة ــ الكاب) وحتى خط حديد (الاسكندرية ــ شنغهاى) . هذا وقد تحولت تجارة السودان صوب موانى البحر الأحمر ، بعيدا عن النيل(١٨) .

أعالى النيل وتأمين مصر وقناة السويس :

ولم يمل كرومر من ترديد عبارة « مصر هى النيل والنيل هو مصر » وأن أى دولة تملك حوض النيل الأعلى لابد بحكم الموقع الجغرافى أن تملك السيطرة على مصر(١٩) .

وشجعت لندن مصر لمد ممتلكاتها على الساحل الأفريقى للبحر الأحمر وخليج عدن من أجل احباط قيام تنافس أوربى قريب من السويس طريق الهند . وفى نفس الوقت ساندت بريطانيا زنزبار

---

(١٦) Avram Beno, The evolution of the Suez Canal status. P. 82, note 129.

(١٧) Farnie., op. cit. P. 462.

(١٨) Ibid.

(١٩) رسالة بارنج الى سولسبرى فى ١٥ ديسمبر ١٨٨٩ ، محمد فؤاد شكرى ، مصر والسودان ص ٤٤٢ .

فى تدعيم سلطتها على الساحل الافريقى للمحيط الهندى ، وكانت منطقة أعالى النيل بالنسبة لوزارة الخارجية البريطانية مسرحا لخدمة الاستراتيجية البريطانية فى المحيط الهندى ، ومن الممكن أن تقوم بذلك دولتان صغيرتان بخدمة أغراض بريطانيا فى هذا الشأن نيابة عنها(٢٠) .

وكان كرومر يعتقد أن مصر ستظل آمنة طالما لم تصل أى دولة أوربية للنيل قرب الخرطوم كما كان يرى أهمية وضرورة مراقبة وحراسة سواحل البحر الأحمر لأنها المداخل الطبيعية لشرق أفريقيا(٢١) . واستطاع كرومر التأثير على فكر سولسبرى فى المسألة المصرية للمحافظة على مركز انجلترا فى مصر بمنع أية دولة كبرى من احتلال أى جزء من وادى النيل الأعلى فان أية دولة أوربية تحاول الاستيلاء على مياه النيل ستهدد مصر تهديدا خطيرا وان قيام دولة كبرى متحضرة فى وادى النيلستكون كارثة على مصر ، أما القبائل المتوحشة فى نظره التى تحكم الآن فى السودان فليس لديها الموارد أو المهندسون المهرة للقيام بأى ضرر حقيقى ، وستكون القضية مختلفة تماما عندما ترسخ الدولة المتحضرة قدمها فى وادى النيل ، عندئذ سيكون فى مقدورها تخفيض امدادات مياه النيل من أجل تحطيم البلاد . ومهما كانت هذه الدولة التى ستسيطر على وادى النيل الأعلى فان مجرد مركزها الجغرافى سيجعلها تحكم مصر(٢٢) .

ولقد تأثر كرومر بهذا الرأى بناء على تقرير أحد مهندسى الرى ويدعى مونكريف Moncrieff الذى رأى أهمية مياه النيل الأبيض أكثر من النيل الأزرق ، وبناء على هذه المخاوف تركز اهتمامه على أهمية مياه النيل الصيفية فى حالة انخفاض النيل واحتمال سيطرة قوة معادية على النيل الأبيض الذى هو المورد

---

(٢٠) Sanderson, England Europe and the Upper Nile, P. 12.

(٢١) Ibid.

(٢٢) Marlowe, Cromer in Egypt. P. 136.

الرئيسى للمياه الصيفية ، ولهذا فكر فى اقامة خزان للمياه فى أسوان لأن احتمال قيام دولة معادية بالسيطرة على فرع النيل الأبيض الذى يمثل المصـــدر الرئيسى لمياه النيل الطبيعية لمصر ، أصبح أكثر أهمية من احتمال حجز مياه الفيضان من النيل الأزرق والذى كان وهما من الناحية الفنية ، ولكن لم يكن من غير المحتمل التدخل فى النيل الأبيض من الناحية الفنية(٢٣) ٠

وكانت فكرة حجز مياه النيل الأزرق أو تسممها من منابعها فى أثيوبيا كوسيلة لتحطيم مصر قد نوقشت وأثيرت فى كل عصر ٠ وهو أمر صعب تحقيقه ، فلا يمكن لأى عمل هندسى تحويل مجرى نهر النيل من منبعه أو منع الفيضان السنوى ، كما ان تسمم مياه النيل الهائلة أمر يشبه أحلام الأطفال(٢٤) ٠

وكانت هذه هى أهم أسباب سياسة كرومر فى السودان وكذلك سولسبرى لحماية مصر من أن تتحكم فيها دولة أوربية تسيطر على مياه النيل(٢٥) ٠

وكثيرا ما كان كرومر يلح على سولسبرى ويخوفه من أن أى قوة تسيطر على منابع النيل تسيطر على مصر ٠ ولم يكن سولسبرى ليرضى بأن تتخلى انجلترا عن أية أراض تابعة لمصر(٢٦) ٠

وكانت المانيا وايطاليا وبلجيكا وفرنسا مصدر ازعاج لبريطانيا بالنسبة لمناطق نفوذها فى منطقة أعالى النيل(٢٧) ٠

---

(٢٣) Marlowe, Cromer in Egypt. P. 140.

(٢٤) ALAN Moorehead, The Blue Nile. New York 1969. P. 201.

(٢٥) Marlowe, Cromer in Egypt. P. 140.

(٢٦) Sanderson, op. cit. P. 46.

(٢٧) Ibid. PP. 70 — 71.

قناة السويس وفاشودا ـ درس فى القوة البحرية :

عندما اتجهت أنظار دلكاسيه بتوجيه حملة لبحر الغزال كان الهدف الرئيسى هو نهر النيل نفسه ، وبالأخص بالقرب من فاشودا ٠ وبدت تلك الاتجاهات فى الدراسات التى ظهرت فى الفترة الاخيرة على يد المهندس الفرنسى Victor Prompt مهندس رى عمل بخدمة الحكومة المصرية ـ الذى بحث امكانية انشاء خزان على النيل الأبيض ، واقترح أن يكون هذا الخزان بهدف استخدامه لخراب مصر ، سواء عن طريق الجفاف أم الفيضان المدمر(٢٨) ٠

وأوضح المهندس الفرنسى أنه اذا لم تصرف المياه من خزانات البحيرات فى الوقت المناسب فان الامداد الصيفى لمصر سوف يضيع نصفه ولو فتحت الخزانات فجأة ونشأ الفيضان فان مدنية النيل سوف تغرق فى كارثة ، واحدة ٠ وقد انتشرت تلك الدراسة بين الوزراء بباريس فى مطلع عام ١٨٨٩ ، وكان هدف هذه الدراسة هو الضغط على انجلترا فى منطقة أعالى النيل لاعادة فتح بحث المسألة المصرية. فمصر بدون السودان لا تساوى شيئا كما أن ملكية مصر نفسها لا تساوى شيئا لانجلترا بدون قناة السويس(٢٩) ٠

وكان كرومر يرى أهمية السودان وأعالى النيل الحيوية لمصر وبالتالى ضرورة مقاومة تقدم الفرنسيين بكل قوة تجاه هذه المناطق وما سيترتب على ذلك من المخاطرة بصراع خطير مع فرنسا(٣٠) .

وارتبط موقف سولسبرى بالنسبة لأحداث مصر وأعالى النيل بموقفه من التوازن الأوربى وخصوصا التحالف الثلاثى ، فحاول

---

(٢٨) Sanderson, op. cit. P. 142.

(٢٩) «L'Egypte sans la soudan est un possesion sans valeur L'Egypte n'assure méme pas à l'Angleterre la possession du Canal de Suez».

Monteil (قائد منطقة أعالى النيل) à Lebon (نائب وزير المستعمرات) Paris, 7-3-1894. D.D.F. T. 11. No. 65.

(٣٠) Sanderson, op. cit., P. 238.

التقرب من فرنسا عام ١٨٩٦ ، ولكن هذا الاختيار كان صعبا ويتضح ذلك من المذكرة التى بعث بها كورسيل لسولسبرى بأن الطريق الوحيد للوفاق بين انجلترا وفرنسا ثمنه الجلاء عن مصر ، ويتبعه توازن للنفوذ الفرنسى ـ الانجليزى فى مصر • وكان هذا المطلوب صعبا لانجلترا لأن التضحية كانت عظيمة، ولم يكن فى مقدور سولسبرى أو حزبه تنفيذ هذا المطلب علاوة على أن مصر أصبحت وقتذاك (١٨٩٦) أكثر أهميــة من قبــل لانجلترا من الناحيــة الاستراتيجية(٣١) • وقد أغرى هانوتو القيصر ـ فى مباحثاته معه ـ فى أكتوبر ١٨٩٦ بقبول مشروع فرنسى يتضمن الاعتراف بالاحتلال الانجليزى لمصر فى مقابل حياد قناة السويس وتعويض فرنسا فى أعالى النيل(٣٢) • ولم ينس سولسبرى أبدا تحذيرات كرومر المتكررة له من أن السيطرة على مياه النيل انما تزيد من قبضة بريطانيا على مصر نفسها وسيكون ذلك مفيدا فى اليوم الذى تعطى فيه مصر شكلا من الاستقلال(٣٣) • وقد ربطت مياه النيل الأبيض السودان منذ الأزل بأمن مصر ، وبالتالى بمركز بريطانيا فى مصر • واذا كانت بريطانيا قد نجحت فى تدعيم ســـيادتها وسيطرتها على مصر فانها لم يكن بوسعها البقاء بدون اهتمام بالنسبة لمستقبل أعالى النيل • وعندما أصبح استمرار احتلال مصر هو العامل الرئيسى للمصالح البريطانية فى مصر فان حماية مياه النيل من التدخل الأوروبى أصبحت عملا لامفر منه بالنسبة لدبلوماسية الاستراتيجية • وفى نفس الوقت أصبحت مصر وأعالى النيل على درجة كبيرة من الأهمية عن ذى قبل فى حســـابات بريطـــانيا الاستراتيجية (١٨٩١ ـ ١٨٩٤) ذلك أن نمو التحالف (الروسى ـ الفرنسى) واعتراف لندن باستحالة اغلاق المضايق فى وجه الروسيا جعل استمرار احتلال مصر وعدم تهديد هذا الاحتلال أمرا

---

(٣١) Ibid.

(٣٢) Ibid. P. 314.

(٣٣) Sanderson, op. cit., P. 397.

حيويا ومتزايدا · فبواسطة حادثة جغرافية تصبح الأحداث في منطقة أعالى النيل النائية ذات أثر حاسم ومهم على توازن القوى فى البحر المتوسط ، وليس فقط كون البحر المتوسط يتضمن طريق السويس للهند ، الا أنه أيضا ميدان للتنافس حيث كان الاسطول البريطانى الذى له السيادة يساند دبلوماسية لندن فى الشرق الأدنى وحتى فى قارة أوربا نفسها · وتأكد التنافس الأوربى فى أعالى النيل على المستوى الرسمى فنجد سياسة هانوتو باصراره على حقوق الحكومة العثمانية فى السودان قد جعلت أعالى النيل شبيهة بالمسألة الشرقية(٣٤) ·

ولقد برهنت حادثة فاشودا بما لا يدع مجالا للشك أن بريطانيا قد تحارب قبل أن تسمح لنفسها بالخروج من مصر · وهكذا حطمت سوء الفهم الذى ساد أروقة المكاتب الدبلوماسية الفرنسية والرأى العام الفرنسى · ولم يتخيل مسئول سياسى فرنسى واحد أبدا أن تقوم الحرب من أجل مصر ، وانما تقوم الحرب بسبب الالزاس واللورين ، وان ما حدث من وفاق (فرنسى ــ المانى) فى الفترة من (١٨٨٤ ــ ١٨٨٥) قد أدى الى بعض المكاسب باتخاذهما سياسة مناوئة للاحتلال البريطانى فى مصر ، انما كان بدافع عامل الكبرياء المجروحة لفرنسا(٣٥) ·

وجاءت المشكلة فى أفريقيا من مطالب فرنسا المستمرة حول نهر النيل وخاصة فى حوضه الأعلى · وظلت أحلام فرنسا تراودها فى التواجد بالقرب من أعالى النيل وهو أحد مطالب الحزب الاستعمارى الفرنسى ولجنة أفريقيا الفرنسية(٣٦) · ولكن هانوتو

---

(٣٤) Ibid., PP. 402 — 3.

(٣٥) Marlowe, Cromer in Egypt, P. 245., Cf. Sanderson, England Europe & The Upper Nile P. 374.

(٣٦) James. J. Cooke, New French Imperialism (1880 — 1910). The Third Republic and colonial expansoin. Hand conticut. 1973. P.P. 81 — 82.

كان يؤمن بأن حل المسألة المصرية وتعقيداتها فى المسألة السودانية يكمن فى عمل دولى ان عاجلا أو آجلا(٣٧) ٠

واتسمت السنوات (١٨٩٤ ـ ١٨٩٦) باعطاء البرلمان الفرنسى موافقته المطلقة لسياسة تحمل فى طياتها مخاطر تماثل ما حدث عام (١٨٨٢ ـ ١٨٨٥) ويرى الدكتور « ساندرسون » انه كان وراء تلك السياسة قليل من الحسابات المعقولة فقد قامت على اعتقاد أن حملة ناجحة على أعالى النيل لابد أن تؤدى ـ على أية حال ـ الى حل للمسألة المصرية ٠ وكان وراء الأحداث اتجاه يرى ان امبريالية ((**السيادة القومية**)) قد أخذت تفقد الاساس والأرضية وتسلم القياد الى ((**الامبريالية الاقتصادية**)) لاتحاد فرنسا الاستعمارى (٣٨) ٠

ووجد هانوتو مساندة من الحزب الاستعمارى فطلب من البرلمان التصويت على مبالغ لبناء مراكز وحصون صغيرة على بحر الغزال ، وكان هانوتو يعلم رغم ذلك ان معظم الدبلوماسيين الانجليز يرون أن التواجد الفرنسى بالقرب من النيل يعتبر تهديدا للمصالح البريطانية ٠ وكان تحرك فرنسا صوب النيل غير خاف على سولسبرى الذى أخبر كرومر فى أبريل ١٨٩٦ أن الحزب الفرنسى الاستعمارى يحاول توحيد أفريقيا الفرنسية الشمالية والغربية مع مستعمرة أوبوك على البحر الأحمر ، وهذه الخطة المنطقية تمثل تمركزا عسكريا على النيل الأعلى ٠ وكان سولسبرى يدرك تماما أن وجود الفرنسيين على نهر النيل سوف يؤدى حتما الى صدام بينهما(٣٩) ٠

وبعد استرداد السودان أعقبه أعظم الأزمات فى العلاقات الفرنسية البريطانية منذ عام ١٨٨٢ ، تركزت حول قرية شيلوك

---

(٣٧) Sanderson, England Europe and the Upper. Nile. P. 309.

(٣٨) Ibid. P. 391.

(٣٩) James. J. Cooke, op. cit. P. 87.

Shilluk بفاشودا حيث رفع مارشاند Marshand العلم الفرنسى المثلث الألوان فى ١٢ يوليو وكتشنر العلم المصرى فى ١٩ سبتمبر · وحدث تلميح انجليزى فى ٢٩ سبتمبر أنه بعد انسحاب فرنسا من فاشودا يجب تحييد نهر النيل من منبعه الى مصبه ، وذلك على غرار قناة السويس . وقد أثار ذلك احتجاجات من جانب رجال القانون أمثال هولاند T.E. Holand على سوء استعمال عبارة «Neutralisation» فيما يختص بقناة السويس · وكانت القومية الفرنسية قد وصلت الى قمتها فى الأعوام (١٨٩٧ ــ ١٨٩٨) أى بعد خمسة عشر عاما من الاحتلال الانجليزى لمصر . فرفضت قبول امتداد نظام القناة الى النيل كضمان فعال ضد انجلترا(٤٠) ·

وتحدثت انجلترا ابان أزمة فاشودا عن حقوق مصر فى أعالى النيل والتزام انجلترا بالمحافظة على مصالح مصر فى هذه البلاد(٤١) · وتبودلت الرسائل الدبلوماسية بين الحكومتين وفى نفس الوقت شارك الرأى العام فى الدولتين فى تلك المعركة ، وأصبحت فاشودا نموذجا للتنافس الاستعمارى ، وآخر عداوة بين الدولتين ، فلقد غش الانجليز الفرنسيين فى مصر وهم وقتذاك يفعلون نفس الشىء فى بحر الغزال ، والفرنسيون عارضوا الانجليز فى مصر وهم الآن يعارضونهم مرة أخرى فى بحر الغزال · واتجه الدبلوماسيون مدفوعين بتيار الرأى العام ، شيئا فشيئا ، صوب حافة الحرب وأعطيت التعليمات للاسطول الفرنسى بالتوجه الى شيربورج Charbourg حيث أبحر عبر مضايق جبل طارق ودب النشاط البحرى فى الموانى الفرنسية بالمانش حيث كانت الامدادات والمؤن تتجمع هناك ، وتم تجهيز المستشفيات انتظارا للضحايا(٤٢) · وتم نفس الشىء بالنسبة للاستعدادات البحرية لانجلترا التى قامت

---

(٤٠) Farnie, op. cit. PP. 461 — 462.

(٤١) Sanderson, England Europe and the Upper Nile, P. 347.

(٤٢) P.M. Holt, The Mahdist in the Sudan (1881 — 1898). Lond. 1970. PP. 246.

على قدم وســـــاق(٤٣) . وتنبأ كرومر فى أبريل ١٨٩٠ بأن القوة البحرية ستكون بمثابة العامل الحاسم فى حل المسألتين ، السودانية وأعالى النيل(٤٤) · ورغب كرومر - ابان أزمة فاشودا - فى ارسال مجموعة من الزوارق المسلحة عبر النيل الى فاشودا للتعامل مع الفرنسيين(٤٥) ·

وكانت فاشودا - كما بصفها ماردر - درسا فى القوة البحرية: «a lesson in sea power» ولم تكن انجلترا فى خشية من الحرب وقتذاك فقد كانت تؤمن بأن نتيجتها سوف تكون انتصارا حاسما مماثلا لموقعة الطرف الآخر ، لتفوق الاسطول البريطانى فى البحر المتوســـــط اذ كان يبلغ ١٨ قطعة حربية مقاتلة حمولتها ٢٣٩,٤٥٠ طنا بينما لفرنسا خمس عشرة قطعة بحرية حمولتها ٢٧٠٠٨٥ طنا ، ولانجلترا احتياطى من السفن المقاتلة عددها عشر سفن ساحلية وحراسة للموانى «Coastguard & Portguard» (٤٦) ·

وكانت الاحتياطات البحرية البريطانية قد بدأت مبكرا فى ٢٤ أكتوبر ، ثم أرسل أسطول بحر المانش الى خليج أروسا Arosa حيث تم تزويد الأســطول بالفحم والمعدات والطاقم والضـــباط · ووضعت تحركات الاسطول الفرنسى تحت المراقبة الشديدة ، كما أرسلت تعزيزات عسكرية لانجلترا من مستعمرة الرأس ومن برمودا Bermuda وبلغت الاستعدادات البحرية البريطانية فى ٢٨ أكتوبر حد الخطورة وأفادت التقارير بأن الأسطول الفرنسى قد تجمع فى بريست Brest فى الوقت الذى تجمع فيه الأســطول البريطانى فى ميناء بورتلاند Portland بجنوب انجلترا ، فى الوقت الذى أخطرت فيه فرنسا بأن انجلترا لن تتفاوض معها حتى ينسحب مارشاند من فاشودا . وأعطيت التعليمات فى ٢٩ أكتوبر

---

(٤٣) Marder, British Naval Policy, PP. 320 — 340.

(٤٤) Sanderson, op. cit. P. 355.

(٤٥) James J. Cookl, New French Imperialism, P. 92.

(٤٦) Marder, British Naval Policy. P.P. 320 — 321.

للاسطول البريطانى ببحر المانش أن يتوجه الى جبل طارق لاستكمال التموين بالفحم ، وبقى هناك حتى ١٨ نوفمبر · أما أسطول البحر المتوسط فى كورفو Korfu فقد استعد للتوجه الى مالطة ، أول نقطة تجمع ، وتحركت صوب مالطة يوم ٢ نوفمبر · وفى نفس الوقت أعطيت التعليمات لوحدات الأسطول البريطانى فى مياه الصين المتواجد فى Weihauvei للتمركز فى المياه الجنوبية فى هونج كونج وليكونتا Liukuntau وأنه فى حالة الحرب مع فرنسا والروسيا فان قائد هذه الوحدات عليه أن يبدأ بضرب العدو الأكثر ضعفا فعليه أن يضرب الأسطول الفرنسى فى الهند الصينية ، واذا أديت المهمة بنجاح فيتجه للشمال للتعامل مع الروس فى ميناء بورت آرثر وفلاديفوستك ، ولكن تجارة انجلترا فى شمال هذه المنطقة سوف تترك عندئذ مكشوفة للهجوم الروسى(٤٧) ·

وجهزت أوامر الحرب لأسطول البحر المتوسط فى يوم ٢٦ أكتوبر ، وكانت المسألة الأولى التى كانت فى حاجة الى قرار هى ما سوف يتخذه أسطول البحر المتوسط فى حالة نشوب الحرب مع فرنسا أو فرنسا والروسيا · واتفق على سياسة تركيز أسطول البحر المتوسط فى جبل طارق لمنع الأسطول الفرنسى فى طولون من عبور المضايق والحصول على الأوامر من المانش والالتحاق بوحدات الاسطول الفرنسى فى الشمال(٤٨) . واقترح الادميرال هوبكنز Hopkins قائد أسطول البحر المتوسط ، الابحار الى جبل طارق عندما تنشب الحرب ، لجعلها قاعدته الاستراتيجية قبل أن يكون لدى الفرنسيين الوقت لانتشار أسطولهم بطولون فى أعداد كبيرة(٤٩) · وكان هدف هوبكنز الالتحام بأسطول بحر المانش قبل أن يتخذ أسطول طولون أى عمل · وعارض أى تقسيم للاسطول لأن ذلك يعرضه للهجوم منفردا على يد الأسطولين الفرنسى والروسى

---

(٤٧) Ibid. P.P. 321 — 323.

(٤٨) Marder, Britsih Naval Policy, P. 326.

(٤٩) Ibid.

وهو أمر رآه عمليا وملائما(٥٠) • وبالنسبة لمصر اعتقد سيمور Seymour أن تركيز الأسطول البريطانى فى جبل طارق يعنى أن مصر سوف يتخلى عنها خلال الحرب • وقرر الادميرال تريون Tryon أن الفرنسيين سوف يهاجمون مصر عند نشوب الحرب ، ولكن هوبكنز لم يوافق على ذلك مؤكدا أن مصر سوف تكون آمنة بتركيز كل الأسطول فى جبل طارق ، لأنه من المستحيل على فرنسا والروسيا متحدتين مهاجمة مصر عند بداية الحرب • فليس من المعقول من الناحية الاستراتيجية ، أو من الرأى السديد بالنسبة لمحاولة الاستيلاء على هذه المساحة الشاسعة من الأراضى قبل تحقيق سيادة بحرية(٥١) •

وكانت سياسة تركيز الأسطول البريطانى فى جبل طارق (وهى السياسة التى استقر عليها الرأى منذ سنوات) قد تحطمت وقتذاك • فخلال أزمة فاشودا جمع هوبكنز أسطوله فى مالطة •• ورأت وزارة البحرية أن سياسة الانسحاب الكامل للاسطول الى جبل طارق يمكن فقط تحقيقها بالحاجة الى قوة تؤكد وتدعم سيادة انجلترا البحرية فى شرقى حوض البحر المتوسط من أجل تأمين مصر عندما تتهددها عمليات روسيا من البحر الأسود فى حالة غياب أسطول انجلترا(٥٢) •

وعندما تحولت تركيا عن انجلترا أصبح للروسيا اليد المطلقة للاندفاع بأسطولها عبر المضايق الى البحر المتوسط ، وفرنسا والروسيا ستعملان عندئذ سويا ، وجبل طارق كقاعدة حصينة ومهمة ، وأسطول البحر الاسود الروسى قد تزايد بحيث أصبح مساويا للاسطول الفرنسى فى طولون ، وأيضا الجيش الروسى فى الامكان نقله خلال أيام قليلة الى مصر ، اذا لم يعترضه أحد . ولهذا فالانجليز يرغبون فى قواعد بحرية بالاسكندرية ومالطة وجبل

---

(٥٠) Ibid.

(٥١) Ibid.

(٥٢) Ibid.

طارق • ولهذا عارض البعض تركيز الأسطول فى جبل طارق • الا أنه بعد تزايد أعداد وقوة الأسطول البريطانى أمكن تقسيمه الى قسمين : واحد فى جبل طارق والثانى فى مالطة ، وفى استطاعته عندئذ أن يواجه رغم عدده ، غير القليل ، أسطولا آخر لأن قطعه حديثه ومتفوقة فى تجهيزاتها وسرعتها وبالأخص أســـطول بحر المانش الانجليزى • وكانت مالطة أول منطقة تركيز لوحدات أسطول البحر المتوسط وجبل طارق بالنسبة لأسطول بحر المانش ، وبهذين الأسطولين كل واحد منهما على جانبى أسطول طولون بحيث يتم مراقبة أسطول طولون بأسرع السفن الحربية ، وبذلك تشل حركة الأسطول الفرنسى بطولون فلا يستطيع الاتجاه شرقا لمصر أو غربا لعبور جبل طارق دون أن يدخل فى معركة مع الأسطول البريطانى • وان تواجد الأسطول البريطانى فى مالطة سيؤمن مصر من هجوم مفاجىء Coup de Main من جانب الأسطول الروسى بالبحر الأسود • ولذلك اهتمت انجلترا بمراقبة شديدة للمضايق بأسرع سفنها الحربية(٥٣) •

ولكن (ماردر) يؤكد أن مســألة موافقة تركيا على عبور الأسطول الروسى للمضايق ليست أمرا مؤكدا اذ أن النمسا وايطاليا لن تنظر للأمر بغير اهتمام ، وأنه حتى فى حالة اعلان الروسيا الحرب محاولة بهجوم مفاجىء على مصر ، فان مثل هذه التحركات ونقل المعدات والمؤن والاستعدادات لا يمكن أن تتم بدون أن يعرفها ضباط القنصلية البريطانية فى البحر الأسود(٥٤) •

أما بالنسبة لموقف الروسيا من أزمة فاشودا فنجد وزير الحرب الروسى موراقييف (Muravieu) قد زار فرنسا ابان تلك الأزمة ويؤكد لنا الدكتور ساندرسون ، ان الوثائق الروسية أو حتى الفرنسية لم تشر الى ما دار فى محادثات وزير الحرب الروسى مع المسئولين فى فرنسا خلال هذه الزيارة • ويذكر الكونت مونستر Munster

---

(٥٣) Ibid. P. 328.

(٥٤) Ibid. P. 327.

الذى حصل على معلومات من مورافييف أنه قد نصح دلكاسيه بالانسحاب من فاشودا مقابل وعد بالتفاوض بخصوص مصر والحدود الأفريقية بها ، وهذا هو ما تستطيع الروسيا أن تؤيد فيه فرنسا(٥٥) • ويؤكد ساندرسون ، انه اذا كان هذا الوعد الذى أعطاه مورافييف صحيحا فانه بذلك يكون قد أساء تقدير المشاكل التى واجهت دلكاسيه(٥٦) • وعلى أية حال فان الاعتقاد السائد آنذاك ان مورافييف قد نصح دلكاسيه بالانسحاب من فاشودا مقابل وعد من الروسيا باثارة المسألة المصرية بالتنسيق مع فرنسا وان كانت الروسيا ترى ان المسألة المصرية أقل فى أهميتها اذا ما قورنت بمصالحها فى الشرق الأقصى(٥٧) •

وانزعجت بريطانيا بالوعد الذى أعطاه مورافييف لفرنسا ، وعندما استطاعت انجلترا وجهة نظر الروسيا عن طريق دبلوماسييها أوضح وزير خارجية الروسيا لامسدروف Lamsdroff أن دلكاسيه قد أساء فهم مواساة مورافييف له فى هذه المسألة(٥٨) • فلم يكن للروسيا اهتمام بوادى النيل اللهم الا استغلال المسألة المصرية فى أن تكون حاجزا بين انجلترا وفرنسا ، ولم تعارض الروسيا توسع انجلترا فى السودان ، الا أن لوبانوف Lobanov اكتشف فجأة فى مارس ١٨٩٦ وجود مصالح رئيسية للروسيا فى مصر وقناة السويس ، وكان ذلك حركة تكتيكية منه لكى يحبط الاتفاق المؤقت المحتمل بين انجلترا وفرنسا ، واطلاق يد الروسيا وان أمكن — عن طريق قيام تحالف ثلاثى بين برلين وباريس فى معركة ضد انجلترا فى مصر • وعندما رفض الألمان الاستجابة لذلك تجنب لوبانوف التعاون مع فرنسا • وفى عامى ١٨٩٧ ، ١٨٩٨ بقى مورافييف بعيدا — بقدر الامكان — عن الصراع الانجليزى الفرنسى فى أفريقيا •

---

(٥٥) Sanderson, op. cit., P.P. 357 — 8.

(٥٥) Ibid. P. 358

(٥٦) Ibid.

(٥٧) Ibid.

(٥٨) Ibid.

ولكن نجده فى سبتمبر ١٨٩٨ وقد أعطى وعدا طائشا لفرنسا بالتأييد فى المسائل الخاصة بمصر ، مما اضطره للبحث عن مخرج للتنصل من هذا الوعد فنجده يقرر فى أزمة فاشودا بأنها مسألة أفريقية وليست مصرية وكان مورافييف مصمما على الا يزج بالروسيا فى هزيمة فرنسا المتوقعة دبلوماسيا وعسكريا(٥٩) .

وعلى أية حال فان قادة البحرية البريطانية كانوا يعلمون ان محاولة الأسطولين : الروسى والفرنسى العمل من قواعد بحرية تبعد كل منهما عن الأخرى مسافة ٢٠٠٠ ميل فى محاولة للالتحام فى شرقى حوض البحر المتوسط سوف تكون تجربة خطيرة جدا .

وأعطيت الأوامر بضرب وتدمير الأسطول الروسى قبل التقائه بالأسطول الفرنسى ، أو يقوم أسطول البحر المتوسط وأسطول المانش متحدين بتحطيم الأسطول الفرنسى قبل التحامه بالأسطول الروسى(٦٠) .

وكانت البحرية البريطانية واثقة فى حالة تدخل الروسيا فانه سيمكن احباطها بارسال قوة الى بورسعيد أو الاسكندرية ، ويمكن للبحرية البريطانية فى نفس الوقت أن تمنع قيام التحام بين الأسطولين الفرنسى والروسى . وأعلن سولسبرى فى مارس ١٨٩٨ أنه ليس لديه سلاح كاف لمحاربة فرنسا والروسيا مجتمعتين . وكان لفصل الشتاء دوره فى القيام بتعطيل حركة الاسطول الروسى حيث يكون بحر البلطيق متجمدا (نوفمبر - ابريل) وتصبح حركة الأسطول الروسى ببحر البلطيق مشلولة لفترة طويلة يمكن فيها حل القضية وحسمها بحريا(٦١) .

---

(٥٩) Ibid. P. 384.

(٦٠) Marder, British Naval Policy, P. 328. War orders, Mediterranean station, 26-10-1898.

(٦١) Sanderson, op. cit., P. 355.

أما بالنسبة لقناة السويس فلقد اجتمعت آراء قادة البحرية : هوبكنز وبومونت Beaumont وريكارد Richards ، انها يجب أن تظل مفتوحة ولا يتم حصارها عندما تعلن الحرب ، فمن مصلحة بريطانيا أن تظل قناة السويس مفتوحة ، ولن تستطيع أى من سفن الاعداء عبور قناة السويس أو الاقتراب من مداخلها فى الوقت الذى تسيطر فيه بريطانيا على حوض البحر المتوسـط(٦٢) · وهكذا اضطرت فرنسا نتيجة لضعف أسطولها فى البحر المتوسط كما رأينا، وانعدام التأييد الدبلوماسى من الروسيا ان تعطى أوامرها لمارشاند فى ٣ نوفمبر لاخلاء فاشـودا حيث أنزل العلم الفرنسى فى ١١ ديسمبر ورفع العلمان المصرى والبريطانى . وأقيم الحكم البريطانى المصرى فى السـودان فى ١٩ يناير سـنة ١٨٩٩ وانتهت أزمات وصراعات قرن كامل بين انجلترا وفرنسا فى مصر والتى بدأت عام ١٧٩٧ (٦٣) ·

نتـائج أزمة فاشـودا :

وقد أثارت هذه الأزمة المخاوف الفرنسية من تعد انجليزى على ممتلكات شركة قناة السويس ، فانخفضت تبعا لذلك ، قيمة أسهم قناة السويس الى ٦ر٦٪ فى الفترة ما بين (٢ سبتمبر ١٨٩٨ ــ ٥ يناير ١٨٩٩) ، وشجع ذلك بعض أصحاب الرأى الفرنسيين الذين أعادوا الى الاذهان العرض الشفوى الذى قدمه الخديوى اسماعيل عام ١٨٧٥ ــ وهو أسـهمه فى قناة السـويس ــ على الحكومة الفرنسية(٦٤) ، التى أدينت فى ذلك الوقت بترك فرصة ذهبية تذهب من بين يديها باستحواذها على نصيب الخديوى ، وبذلك تصبح كل الشركة فرنسية(٦٥) ·

---

(٦٢) Marder, op. cit., P. 328.

(٦٣) Farnie, East and West of Suez. P. 462, Cf. Sanderson, op. cit., P. 353.

(٦٤) راجع السيد جلال ، الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس ص ٢٩٧ ــ ٣٢٨ ·

(٦٥) Farnie, East and West of Suez. P. 426.

وهكذا وضعت أزمة فاشودا نهاية للمسألة المصرية ، كما سويت مشكلة أعالى النيل وأصبحت فاشودا فاتحة عهد جديد فى العلاقات الفرنسية ــ الانجليزية والمسألة المصرية . وكانت معارضة ساسة فرنسا لانجلترا فى المسألة المصرية فى الواقع نابعة من جرح كبريائها القومى . وعلى أية حال سعى بول كامبون فى مطلع مارس ١٨٩٩ الى البحث عن تفاهم مع انجلترا بدلا من الصراع الذى كان سيفقد فرنسا الكثير(٦٦) .

ومن أجل طمس ذكريات فاشودا الأليمة ، تم تغيير اسمها الى كودوك Kodok وبدأ منذ ذلك الوقت تسوية للمسائل الاستعمارية بين البلدين ـ بريطانيا وفرنسا ـ حيث توج عملهما بالاتفاق الودى عام ١٩٠٤(٦٧) .

طنجــــــة :

واذا كانت انجلترا قد نجحت في تأمين مصر وقناة السويس جنوبا بانتصارها الدبلوماسى فى أزمة فاشودا ، فانها قد سارعت أيضا الى تأمين المدخل الغربى للبحر المتوسط فى طنجة .

ففى مطلع القرن العشرين لم تعد المسألة المصرية عقبة خطيرة فى طريق الصداقة الفرنسية ـ البريطانية وأصبحت المشكلة وقتذاك مراكش . وفى ربيع عام ١٩٠٣ أخذت هذه المشكلة فى الاختفاء عندما سمح لانزدون باحتمال قيام سيادة فرنسية فى مراكش وأصبح فى هذا الوقت قيام تسوية مع انجلترا أمرا ملحا وعاجلا أمام دلكاسيه فقد كانت الروسيا على وشك الحرب مع اليابان الحليف الجديد لانجلترا . وكان عرض سولسبرى فى الفترة من (١٨٩٥ ـ ١٨٩٦) بصرف نظر فرنسا عن مصر مقابل عرض مراكش على فرنسا قد قوبل بموقف سلبى فى ذلك الوقت(٦٨) .

---

(٦٦) Sanderson, P. 374.

(٦٧) P.M. Holt, The Mahdist state, P. 247.

(٦٨) Sanderson, op. cit., P. 380.

واعتبارا من عام ١٨٩٨ فصاعدا تركزت السياسة الاستعمارية الطموحة لفرنســـا باحتلال مراكش كمكان لتعويض فرنســـا فى امبراطورية شمال أفريقيا التى تضمنت من قبل تونس ، والجزائر . وكان من المتوقع أن تعارض الحكومة البريطانية بشدة الاحتلال الفرنسى للمغرب لأن هذا الاحتلال — فى حالة نشوب حرب بين الدولتين — قد يسهل لفرنسا رفض عبور الاســـطول البريطانى للبحر المتوسط . الا أن التفاهم العام مع فرنسا ســـينهى احتمال نشوب حرب بينهما فلن يكون هناك مثل هذه المعارضة(٦٩) .

وازدادت الحاجة للتفـــاهم بين الدولتين بعد ازدياد اهتمام المانيا بتقوية أسطولها البحرى والبرنامج الذى وضعته لهذا الغرض وأطماع قيصر المانيا والأطماع الاستعمارية الالمانية التى ساندتها وقوتها أطماع رجال الصـــناعة الألمان وغالبية طبقة الضـــباط الألمان(٧٠) . وبدأت المناقشـــات بين الدولتين منذ مطلع القرن العشرين حول مراكش والمسائل الاســـتعمارية الأخرى ومصـــر ، واستمرت مطالب كل منهما بالتعويض ، وشجع كرومر فكرة اطلاق يد فرنســا فى مراكش فى مقابل الحصول على تعويض مقابل ذلك وهو اطلاق يد انجلترا فى مصر(٧١) .

وتجنبت فرنسا كل ادعاء لها على طنجة لتهدئة القلق الخاص بتوازن القوى والمركز الاستراتيجى لحوض البحر المتوسط(٧٢) .

وتركز اهتمام بريطانيا بألا تضع أى دولة أوربية قدمها على الضفة المقابلة لجبل طارق والمضايق فقد بلغ عرض المضايق ١٤ ميلا

---

(٦٩) Marlowe, Cromer in Egypt P. 246.

(٧٠) Ibid.

(٧١) Ibid. P. 247. وعن العلاقات الفرنسيـــة البريطانيـــة راجـــع : حسن صبحى ، التنـــافس الاســـتعمارى الأوربى فى المغـــرب . ص ٢٢١ —

(٧٢) (سفير فرنسا فى بطرسبرج) Delcassé à Montabells, D.D.F. 2ème série, T. 1. Paris. 19-2-1901. No. 88.

أمام جبل طارق وأضيق نقطة فى مواجهة جبل طارق عند جوت Gut بين تاريفا Tarifa والشاطىء المواجه لا تزيد عن ٩ أميال وفى استطاعة المدفعية الثقيلة منع مرور السفن من الساحل المراكشى . كما أن وجود زوارق طوربيد من الطراز الأول فى منطقة مثل طنجة تشكل تهديدا لتحكم بريطانيا فى المضايق(٧٣) .

ونصت اتفاقية ١٩٠٤ ، أنه من أجل ضمان حرية المرور فى مضايق جبل طارق فان الساحل الشمالى لمراكش الممتد فى مواجهة مضـــيق جبل طارق يبقى بدون تحصـــينات وفى حالة انهيـــار الامبراطورية العثمانية وتقسيم ممتلكاتها فان أسبانيا تتسلم نصيبها فى شريط الساحل الشمالى المطل على البحر المتوسط والاطلنطى ، وحصلت انجلترا على وعد من أسبانيا بعدم تحصـــــين الجزيرة «Algeciras» وبذلك ضمنت انجلترا تأمين المضايق(٧٤) .

وهكذا فاذا كانت انجلترا قد ضمنت باتفاقها الودى تأمين قناة السويس ـ شرقى حوض البحر المتوسط فانها قد ضمنت تسوية دولية لطنجة ، البوابة الغربية لحوض البحر المتوسط ــ طريق الهند البحرى ــ فلم تكن انجلترا ترغب أن تستولى دولة أخرى عليها . وفرنسا كانت تعلم أن أوربا لن تترك انجلترا تستولى وحدها على طنجة ، لذلك رأت فرنسا أن تدخل مع بريطانيا وأســـبانيا لعرض وضع طنجة ومنطقتها تحت ضمان جماعى من الدول . وبذلك تبعد طنجة عن أطماع الدول(٧٥) .

---

(٧٣) Marder, op. cit., P. 473.

(٧٤) Ibid. P. 474.

(٧٥) حســن صبحى ؛ التنــافس الاســتعمارى الأوربى فى المغـرب . ص ٢٢٧ ــ ٢٢٨ .

قناة السويس والبحر الأحمر

١ ـ انجلترا والبحر الأحمر :

فتحت قناة السويس أيضا الباب على مصراعيه لأساطيل أوربا الحربية والتجارية على السواء فتدفقت صوب البحر الاحمر وأذكت التنافس الاستعمارى فيما بينها على شاطىء البحر الاحمر الغربى ، وتركز التنافس فيما بين ايطاليا وفرنسا وانجلترا ٠

وأكد سولسبرى لكرومر أن سواحل البحر الأحمر ضرورية لأمن مصر(٧٦) واذا كانت انجلترا قد وضعت استراتيجيتها البحرية فى حوض البحر المتوسط لحماية قناة السويس ومصر فانها قد عملت أيضا على تأمين الحد الجنوبى للقناة وهو البحر الأحمر ٠ ونجحت السياسة البريطانية فى احكام قبضتها عليه شمالا وجنوبا وأصبح كما أطلق عليه البعض « بحيرة بريطانية » ٠

وبعد أن أخذت السفن طريقها بانتظام عبر البحر الأحمر تزايدت الحاجة الى تأمين الملاحة فى هذا الطريق الجديد الى الشرق ٠ وطالب ملاك السفن باقامة الفنارات ووضع علامات ضوئية عائمة وشمندورات على الأماكن الضحلة الخطرة على الملاحة خاصة بالنسبة لهؤلاء الذين ليست لديهم خبرة ملاحية كافية ٠ وكان لازدياد المنشآت والمصالح الفرنسية والايطالية التى أسست حديثا هناك (١٨٨٥) فيما بين ميناء مصوع وباب المندب أثره فى ازدياد المطالبة باجراءات تأمين الملاحة فى هذه المنطقة ٠ فقبل افتتاح الملاحة فى قناة السويس لم يزد عدد السفن التى تقوم بالملاحة فى البحر الأحمر عن ١٥٠ سفينة ساحلية وركاب ذات أحجام صغيرة ٠ بينما بعد خمسة عشر عاما فقط من افتتاح الملاحة بالقناة ارتفع رقم السفن فى البحر الأحمر الى ٣٥٠٠ سفينة بلغ اجمالى حمولتها

---

(٧٦) Sanderson, England Europe & the Upper Nile, P. 72.

ثمانية ملايين طن ونصف · وبلغت حمولة السفن الايطالية والفرنسية منها مليون طن(٧٧) ·

ولأهمية سواحل البحر الأحمر نجد أنه عندما أثيرت مسألة اخلاء السودان ، لم تشأ انجلترا تطبيق سياسة الاخلاء على البحر الأحمر وخليج عدن ، فقد أمرت قائد محطة الهند الشرقية بالمحافظة على سلطة الحكومة المصرية فى سواكن ومصوع والموانى الأخرى فى البحر الأحمر · وهكذا يتضح ان انجلترا قد عقدت العزم على اتباع سياسة خاصة بالساحل الغربى للبحر الاحمر مغايرة تماما عن سياستها فى وادى النيل ·

ففى الوقت الذى حرصت فيه انجلترا على سلامة طريقها الى الهند ، اذا بها تعمل على اهدار حقوق مصر فى وادى النيل(٧٨) ·

كما كانت انجلترا تهدف من سيطرتها على هذه السواحل الحيلولة دون تغلغل أية قوة أوربية منافسة فى وادى النيل من جهة أخرى فضلا على حرصها على عدم تمركز أية قوة منافسة فى تلك السواحل حتى لا تشكل تهديدا للوجود البريطانى فى عدن التى تتحكم فى مدخل البحر الأحمر الجنوبى أو قناة السويس التى تشكل المفتاح الشمالى لهذا البحر ·

ولهذا نجد بريطانيا تلجأ الى زيادة قوتها البحرية فى سواكن وذلك بناء على طلب كرومر فى نهاية عام ١٨٨٣(٧٩) · وأفادت تقارير قنصل فرنسا فى مصر أن بريطانيا قد أحكمت قبضتها على ميناء سواكن ، وعينت الادميرال Hewett حاكما عاما على

---

(٧٧) Bullétin Décadaire, No. 494, 12-9-1885.

(٧٨) جلال يحيى ، سواحل البحر الأحمر ، ص ١٤ ·

(٧٩) Baring to Granville, Cairo. 8-12-1883. Parl. Pap. Egypt. 1 (1884) No. 140.

سواكن(٨٠) حيث طلبت الخارجية البريطانية موافاتها بتقارير عن الأحوال فى مصوع وسواكن(٨١) • وأخذ الانجليز يستولون على الساحل الغربى للبحر الأحمر بالتدريج وعلى الموانى الرئيسية للبحر الأحمر(٨٢) • كما أرسلت قوات بريطانية تعدادها ٤٠٠٠ جندى بريطانى فى شهر فبراير ١٨٨٤ بقيادة جراهام وذلك لتحرير حاميات البحر الأحمر(٨٣) • بينما قامت مجموعة من القوات البريطانية تعدادها ٢٠٠٠ جندى من انجلترا وجبل طارق وقبرص على سفن بريطانية عبرت القناة مايو ١٨٨٥ متجهة الى ميناء سواكن لتحل محل الحامية الموجودة هناك(٨٤)

وترددت أنباء عن مباحثات يجريها كرومر بهدف انشاء شركة بريطانية فى سواكن تتولى الادارة المدنية والتجارية لسواحل البحر الأحمر والسودان المصرى وانه اذا تم ذلك فستستفيد الحكومة المصرية بتوفير مبلغ ٨٠٠٠٠ جنيه (٢ر٢ مليون فرنك) التى تتكلفها الحكومة المصرية لاحتلال سواكن ، وان القبائل السودانية ستحصل على مزايا ضخمة من التجارة المفتوحة الحرة على هذه القواعد التجارية علاوة على أن مشايخ القبائل سيجدون سهولة فى التفاوض مع الانجليز ، بدلا من الموظفين الانجليز(٨٥) • وهكذا نجد ـ غداة تأزم المشكلة السودانية تركز اهتمام الحكومة البريطانية بتواجد قطع من أسطولها البريطانى فى ميناء سواكن التى اكتظت بالبضائع والممتلكات البريطانية ، كذلك تواجدت بعض وحدات

---

(٨٠) Granville to Baring, 12-12-1883, Parl. Pap. Egypt 1 (1884) No. 146.

(٨١) Barrere à Ferry, La Caire, 28-11-1884, D.D.F. T.5. No. 200.

(٨٢) D.D.F. T.5. No. 200. op. cit.

(٨٣) Cecil, Life of Salisbury. Vol. 3. P. 97.

(٨٤) Bullétin Décadaire, No. 483. 22-5-1885.

(٨٥) Ibid. No. 551., 12-4-1887. P. 1430.

الأسطول البريطانى والمصرى بميناء مصوع ، بهدف حماية البضائع والتجارة البريطانية(٨٦) ٠

وهكذا يتضح أن الاستعمار البريطانى لم يكن مستعدا للتخلى عن سواحل البحر الأحمر السودانية ، وتمسك بها بشدة تأمينا لقناة السويس من جهة والطريق البحرى جنوبا الى عدن والهند من ناحية أخرى ٠ ويوضح **نورثبروك** ــ وزير الحربية البريطانية ــ الاستراتيجية البحرية البريطانية فى البحر الأحمر فى تقرير بعث به الى وزارة البحرية فى فبراير ١٨٨٤ ٠ فلقد أوضح أن مركز انجلترا فى البحر الأحمر يجب أن يضع فى اعتباره سيادة الباب العالى على سواحل هذا البحر ، تلك السيادة التى ، وافقت عليها انجلترا باستمرار ، وتظهر فى المراسلات الدبلوماسية بهدف منع الدول من الحصول على مراكز على سواحل البحر الأحمر لأن ذلك سيهدد طريق مواصلات انجلترا البحرية مع الهند(٨٧) ٠

ويضيف نورثبروك فى تقريره للبحرية : « وقد تحررنا بعض الشىء ــ كما أعتقد ــ من سياسة الاقصاء فيما يتعلق بخليج عصب حيث أقام الايطاليون مستعمرة أوبوك التى تطالب بها فرنسا وأعتقد أن هذين المركزين لا يمثلان خطرا علينا ولا أرى حسدا فيما يختص بهما ٠ واننى أرى أن تطور التجارة فى البحر الأحمر هى أحسن وسيلة لمنع تجارة الرقيق ، وان المركز الذى أخذناه على عاتقنا منذ وصول الأخبار فى نوفمبر الماضى بثورة القبائل العربية بالقرب من سواكن ، وهزيمة جنرال هيكس على يد المهدى هو ارتباطنا بالدفاع عن موانى البحر الأحمر »(٨٨) ٠

وأوضح نورثبروك أنه نظرا لطبيعة الجو الحار فى بعض هذه

---

(٨٦) Baker (قنصل انجلترا بسواكن) to Granville, 27-12-1883. Parl. Pap. 5 (1884). No. 7.

(٨٧) Northbrook to Admirality, CAB 37/12/12, 9-2-1884. P.R.O.

(٨٨) Ibid.

المناطق فى الصيف ومخاطر تأثيرها على صحة الانجليز اذا مكثت السفينة فترة من الوقت فى موانى محددة . وأوصى نورثبروك بارسال تعليمات الى كرومر لتعيين حكام انجليز للموانى المختلفة بالسواحل الأفريقية على البحر الأحمر ، مبتدئة من الجنوب وأولها ساحل الصومال على مدخل البحر الأحمر(٨٩) .

وأضاف التقرير أن حرية التجارة من بربرة وزيلع وتاجورة ضرورية لانجلترا لتموين ميناء عدن بالمؤن ولقد بسط المصريون حكمهم على اقليم هرر الذى يبعد مسيرة ثمانية أيام من زيلع ، وهذا الاستيلاء كان خسارة دائمة لمصر ، وأكد أن أية قوة صغيرة من الجنود الهنود من عدن تكفى للحماية المطلوبة على طول سواحل الصومال ، كما وان مطالب فرنسا بميناء أوبوك وايطاليا بخليج عصب تأتى فى اتجاه الشمال . وقد أكد سولسبرى بأنه لن يتدخل فى أى منهما(٩٠) .

وبعد أن أصبح البحر الأحمر طريقا ملاحيا مفتوح الطرفين شمالا وجنوبا حيث كانت الموانى المناسبة : عدن ومصوع وجيبوتى هى فقط التى تستقبل السفن ، فشجعت التجار العرب فى جدة لالقاء اللوم على القناة لبوار تجارتهم ، وأن يختار الانجليز فى سنة ١٩٠٣ مخرجا جديدا للتجارة مع السودان — ٣٥ ميلا — شمال سواكن من أجل تمويل تجارة السودان من النيل الى قناة السويس ، واستفادت من توحيد وادى النيل وانتقال السلطة فيه من المصريين الى الانجليز(٩١) .

وبعد ذلك تأتى السواحل التى تحد أثيوبيا وحتى مصوع وقد يترك لأثيوبيا احتلالها وأوضح أن وجود حاكم انجليزى فى مصوع مهم خوفا من قيام قلاقل هناك ، فالمكان يمكن السيطرة عليه

---

(٨٩) Ibid.

(٩٠) Ibid.

(٩١) Farnie, East and West of Suez. P.P. 468 —9.

من البحر ويجب زيارته باســـتمرار باحدى ســـفن الحكومة البريطانية(٩٢) · كما طالب بالاحتفاظ بحامية انجليزية صغيرة لفترة من الوقت فى سواكن حتى تهدأ القبائل · ونادى سولسبرى بربط ميناء القصير بالنيل عند قنا ، وهى مسافة تقدر بحوالى ثلاثين ميلا ، وسيكون هذا الخط الحديدى بمثابة جبهة جنوبية لمصـــر وسيكون هذا الخط ذا أهمية استراتيجية كبيرة وخاصة فى حالة الحرب عندما يتم حصار قناة السويس وعندما تستدعى انجلترا للدفاع وحماية مصر ، وأكد نورثبروك عدم أهمية الموانى الواقعة جنوب القصير لمصر(٩٣) ·

وحبذ الكثيرون أهمية طريق قناة الســـويس للبحر الأحمـــر بالنسبة لنقل القوات ، البريطانية الضـــخمة عن طريق البحر من السويس الى سواكن ومنها عبر الصحراء الى بربرة ، ثم بعد ذلك بطريق البر أو استخدام النهر حتى تصل الى الخرطوم ·

واستبعدوا نقل معدات وقوات ضخمة عن طريق وادى النيل لصعوبة ذلك الأمر وسهولة استخدام طريق البحر الأحمر(٩٤) ·

وأحس سولسبرى بالقلق فى مارس ١٨٨٧ خشية وقوع أى ميناء فى البحر الاحمر فى قبضةالفرنسيين أو الالمان، وحتى الايطاليون أصبحوا لا يجدون الترحيب ، « فمصوع كانت غلطة » فما لاشك فيه أن سولسبرى كان يضع نصب عينيه (بصفة رئيســـية) طريق انجلترا البحرى للهند ، وفى الواقع لم يكن الايطاليون يشكلون خطورة على استراتيجية بريطانيا فى المحيط ، وقد يكون سولسبرى قد تأثر بمخاوف كرومر وهى ان موانى البحر الأحمر سوف تصبح قواعد للانطلاق الى الداخل ، واختراق السودان الاوســـط ان عاجلا أو آجلا(٩٥) ·

---

(٩٢) CAB. 37/12/12; op. cit.

(٩٣) Ibid.

(٩٤) Holt, M.P., The Mahdist statl, P. 41.

(٩٥) Sanderson, op. cit. P. 34.

كذلك ظهرت أهمية أثيوبيا للنفوذ فى البحر الأحمر ووادى النيل، فها هو القنصل الفرنسى Soumagne فى أوبوك يلفت نظر الحكومة فى باريس لما يمكن الحصول عليه من نفوذ عن طريق أثيوبيا التى اذا وقعت تحت حكم احدى الدول الأوربية فستصبح هذه الدولة الأوربية عندئذ « سيدة السودان الشرقى » وقوة ضغط خطيرة على مصر يحسب حسابها(٩٦) .

٢ ــ فرنســـا والبحـــر الاحمـــر :

وكانت آمال فرنسا كبيرة فى البحر الأحمر ، فكانت الحبشة وشرقى السودان ، بالنسبة لفرنسا هما الركيزة للصـــرح الذى سيشيده مهندسو الامبراطورية . فكانت لفرنسا مستعمرات فى غرب أفريقيا متناثرة على الساحل الغربى الأفريقى تم احتلالها كمداخل ، لمناطق شاسعة فى داخل القارة حتى غرب السودان ، والتى بدورها يمكن ربطها عبر الصحراء بالمستعمرات الفرنسية فى الجزائر وتونس والبحر المتوســط . ومن أجل تحقيق حلمهم احتــاج الامبرياليون الفرنسيون الى بضعة ملايين من الأميال المربعة شرقى الســودان ووادى النيل والحبشة ، حتى تضمن لفرنسا امبراطورية تمتد من المحيط الاطلنطى الى البحر الاحمر ، ومن البحر المتوسط شمالا حتى خليج غينيا . تلك هى أحلام رواد الامبرياليزم الفرنسى فى مطلع عام ١٨٩٠ أعضاء لجنة أفريقيا الفرنســـية وكذا الســـاسة الفرنسيين(٩٧) .

وكانت فرنسا هى القوة البحرية الوحيدة التى تحسب انجلترا حســابها فى البحر الأحمر، فقد تمركزت فرنســا فى أوبوك عام ١٨٦٢(٩٨) فى مواجهة عدن ــ وفى صيف عام ١٨٨٣ قامت بعض

(٩٦) Ibid. P. 152.

(٩٧) Parker. T. Moon, Imperialism and World Politics. P. 139.

(٩٨) عن تطور اهتمام فرنسا بميناء أوبوك ، راجع : السيد جلال ، الصراع الدولى ص ١٣٤ ــ ١٣٦ .

القوات المصرية برفع علمها على احدى مناطق اقليم أوبوك ، وطالب جول فيرى بالاحتجاج لدى حكومة الخديوى بالجـــــلاء عن أراضى تخص فرنسا(٩٩) .

وبعد زيارة القوات المصرية لأوبوك ١٨٨٣ ، ورفض انجلترا تموين السفن الفرنسية المتجهة الى تونكين من محطة الفحم الموجودة بميناء عدن ، سعت فرنسا الى تطوير محطة الفحم فى أوبوك اعتبارا من أكتوبر ١٨٨٣ ، والتى تقع على خليج تاجورا الواقع على نفس المسافة فيما بين بورسعيد وعدن(١٠٠) .

وكانت فرنسا قد أرسلت للدول منشـورا يعلنها بأن سـلطان تاجورة قد عقد معاهدة فى ٢١ سبتمبر ١٨٨٤ مع فرنسـا يضع فيها بموجبها أرضه تحت الحماية الفرنسية ، وعلى هذا احتلت القوات هذه المنطقة واحتجت تركيا على ذلك . ولخليج تاجورة أهمية لأوبوك وقد تم الاحتلال بعد جلاء القوات المصرية عنها ، حيث احتلتها القوات الفرنسية الموجودة فى أوبوك فى ١٧ نوفمبر ١٨٨٤(١٠١) . لذلك سعت فرنسا للحصول على محمية لها فى مدغشقر بقاعدتها الموجودة فى دييجو سوارتز Diego Suares وأضافت مصوع الى أوبوك وردت انجلترا على ذلك بتحصين عدن ، واحتلت زيلع المواجهة لأوبوك فى أغسطس ١٨٨٤(١٠٢) .

هذا وكان للتوسع الفرنسى والايطالى فى البحر الأحمر مخاطره مما جعل لورد كتشنر يحث حكومته على انشــاء خط حديدى من بورسعيد للسويس وتحصين جزيرة بريم وانشاء فنارة فى رأس جردفوى : « «Cape Guardefui» وتدعيم مركز بريطانيا فى بربره وزيلع وسوقوطرة . ولكى يقاوم التهديد الفرنسى الألمانى لمركز

---

(٩٩) Jules Ferry à Raindre, Parsi, 21-6-1883. D.D.F. T. 5. No. 51.

(١٠٠) Farnie, op. cit., P. 326.

(١٠١) Ferry aux ambassadeur de france à vienne, Berline, St. Petresbourg, Circulaise. 8-12-1844. D.D.F. T.5. No. 479.

(١٠٢) Farnie, op. cit., P. 326.

انجلترا فى زنزبار من ديبجو سوارتز ودار السلام فقد أوصى كتشنر ضرورة الاسراع بالحصول على ممباسا(١٠٣) وحرصت بريطانيا على منع فرنسا من الوصول الى البحر الأحمر ، كما حرصت على أن تحول بين ايطاليا والحبشة والمانيا وبين الوصول الى منطقة أعالى النيل نظرا لما بدا من تلك الدول من رغبة أكيدة فى السيطرة عليها فى ذلك الحين(١٠٤) . لذلك بذلت بريطانيا كل طاقتها للحيلولة دون اقدام أى من الدول الأوربية المنافسة لها وخاصة فرنسا من مهاجمة ، منطقة أعالى النيل عن طريق السيطرة على السواحل الغربية للبحر الأحمر وذلك حفاظا على مصالحها الحيوية بتأمين مواصلاتها الى الهند والشرق الأقصى عبر البحر المذكور من جهة وتحقيق تطلعاتها الاستعمارية فى القارة الأفريقية من جهة أخرى . وقد أدى ، موقف بريطانيا هذا الى ازدياد حدة التنافس الدولى فى منطقة البحر الأحمر حيث تكالبت الدول الأوربية وخاصة فرنسا وايطاليا والمانيا للسيطرة على مواقع لها هناك للانطلاق منها لتحقيق أهدافها الاستعمارية(١٠٥) .

٣ ـ روسيا والبحر الأحمر :

وتبدو أطماع الروسيا فى البحر الأحمر من حديث السفير الايطالى مع جرانفيل فى ٢٥ نوفمبر ١٨٨٤ عندما أخطره بأن الحكومة الروسية ترسم خطة لاقامة مستودع ، للبضائع فى هرر ، التى رغبت فرنسا فى احتلالها أو اعلان حمايتها على هذه المنطقة ، علاوة على أن الروسيا لها أطماع أيضا فى الحبشة وان هذه الأطماع قد زادت نتيجة لامكانية اخلاء الساحل الواقع الى الجنوب من مصوع(١٠٦) وتؤكد الوثائق الفرنسية أن هانوتو قد فشل فى محاولته لجر الروسيا

---

(١٠٣) Ibid. P. 332.

(١٠٤) محمود السروجى ، العلاقات بين مصر واثيوبيا . ص ٢٠٦ ـ ٢٠٧ .

(١٠٥) فاروق أباظة ، عدن والسياسة البريطانية فى البحر الاحمر . ص ٤٩٤ .

(١٠٦) جلال يحيى ، سواحل البحر الاحمر . ص ٩٤ .

الى المسألة المصرية وسواحل البحر الأحمر ومحاولته فى عام ١٨٩٦ الحصول على تعاون الروسيا معه فى أثيوبيا ، فقد كان هانوتو راغبا فى التدخل فى أثيوبيا بدون تأييد الروسيا(١٠٧) .

٤ ـ ايطــاليا والبحــر الأحمــر :

كذلك فتحت قناة السويس الطريق أمام الأطماع الايطالية فى البحر الأحمر واندفعت سفن أسطولها التجارى والحربى تبحث هى الأخرى عن مركز لها على شاطىء الساحل الغربى للبحر الأحمر ، بالاتفاق والتعاون مع بريطانيا التى أقلقها توسع الفرنسيين فى أفريقيا وازدياد مصالحهم فيها بشكل يهدد المصالح البريطانية هناك ، كما كان الايطاليون يحلمون بالتوغل فى السودان المصرى غربا الى دارفور حتى يصل النفوذ الايطالى تدريجيا باتجاهه شمالا الى سواحل اقليم طرابلس وبذلك يبسطون ، سيطرتهم على سواحل البحر المتوسط . ذلك كان غاية أمانيهم كما عبر عنها مانشينى حين قال : « ان مفاتيح البحر المتوسط انما توجد فى البحر الاحمر »(١٠٨) .

وعند افتتاح السويس للملاحة كانت المواصلات البحرية بين موانى البحر الأحمر تقوم بخدماتها ـ فى بادىء الأمر ـ « الشركة الخديوية المصرية » . ومع ازدياد الملاحة بالقناة وتطور الخــدمة الملاحية بالبحر الأحمر ، عقب تأسيس مستعمرة عصب الايطالية ، وقيام خدمة محلية على يد « شركة الملاحة الايطالية العامة » :

«La société de navigation générale Italiénne».

وبعد التطور والأهمية الناتجة عن التعامل والعلاقات التجارية المنظمة مع المناطق المجاورة لعصب أصبح من الضرورى مضاعفة وســائل المواصلات بالبحر الأحمر وعلى هذا قامت الحكومة الايطالية بدعوة ملاك السفن الايطالية وتشجيعهم بتقديم اقتراحاتهم للحكومة من أجل

---

(١٠٧) Hanoteux à vamvineux, 5-11-1896., note du Munstre entretien avec M. Chichkin, 14-10-1896, D.D.F.T. 12, No. 474.

(١٠٨) فاروق أباظة ، عدن والسياسة البريطانية ، ص ٣٣٦ ـ ٣٣٧ .

استغلال خطين ملاحيين ، فيما بين عصب وعدن وساحل الصومال • وتم افتتاح خدمات ملاحية عبر القناة فيما بين موانى عصب وعدن وزيلع وبربرة من جهة وعصب والحديدة ومصوع واجزاء أخرى(١٠٩) •

وهذا وقد بحثت وزارة الحربية والبحرية والأشغال العمومية فى ايطاليا وسائل وسبل تشجيع وانشاء الخدمة الساحلية اليومية فيما بين عدن والسويس والمناطق الأخرى للبحر الأحمر ، حيث توجد مصالح تجارية مهمة فى حاجة الى تنظيم مواصلات بحرية لتدفق التجارة عن طريق عصب وهى منتجات الحبشة التى بدأت تسلك ذلك الطريق(١١٠) •

وشهدت قناة السويس فى مطلع عام ١٨٨٥ نشاطا ملحوظا لحركة عبور السفن الايطالية والركاب الايطاليين • ففى ١٥ يناير ١٨٨٥ أقلع الجنود الايطاليون على احدى المدرعات : Principe Amedrs وعلى بعض سفن الملاحة ، بحجة تعقب قتلة المستكشف الايطالى ، بيانكى وزملائه ، والاحتفاظ بهيبة ايطاليا ورفع كرامتها على هذه السواحل البعيدة(١١١) •

وتم احتلال ايطاليا لميناء مصوع فى ٥ فبراير ١٨٨٥ — بدون مقاومة — بالتواطؤ مع انجلترا • وقد احتجت الحكومة العثمانية على ذلك(١١٢) •

وأكد السفير الفرنسى فى ايطاليا ، فى رسالة بعث بها الى جول فيرى ، أن ايطاليا ستستولى على جزء من ساحل البحر الأحمر « لحساب انجلترا »(١١٣) •

---

(١٠٩) Bullétin Décadaire, No. 476, 12-3-1885. P. 792.

(١١٠) Ibid. No. 477, 22-3-1885.

(١١١) جلال يحيى ، سواحل البحر الأحمر • ص ١١٤ •

(١١٢) Décrais à J. Ferry., Rome, 9-2-1885., D.D.F. T.5. No. 574.

(١١٣) Ibid. 31-1-1885 No. 549.

وادعت الحكومة البريطانية أن تركيا لا ترغب فى احتلال ما تقوم مصر باخلائه ، ولذلك فان انجلترا رأت أن من مصلحتها أن تحتل ايطاليا هذه المناطق • وكان هذا ردا مشجعا للايطاليين •

وعبرت السفينة الحربية الايطالية « كاستل فيدارو » قناة السويس ، وأرسل كرومر أوامره لمحافظ مصوع والى قواعد السفن الحربية البريطانية المتواجدة فى البحر الأحمر ، يوجههم فيها الى ترك حرية العمل للايطاليين(١١٤) •

وبعد التوسع فى مستعمرة عصب الايطالية قام الايطاليون باحتلال نقاط مختلفة على الساحل الغربى للبحر الأحمر حتى ازدادت وسائل المواصلات المنظمة السريعة فيما بين هذا الجزء بين مصر وأوربا ، وأصبحت ضرورية • وسارعت شركة الملاحة الايطالية التى أنشأت خطا ملاحيا للسفن التجارية يبدأ من نابلى حتى مصوع ، وهو من أهم الموانى الساحلية على البحر الأحمر • وقد ازدادت حركة الملاحة والتجارة به ، وازدادت أعداد الاوربيين أيضا بالمستعمرة • وقد جذبت هذه الزيادة حركة الملاحة فنجد شركة الملاحة النمساوية « لويدز أوستروهنجرو » «Loyds Austro-Hongrois» قد قررت توقف سفنها ـ العاملة على خط كلكتا ـ فى ميناء مصوع ، لانزال الركاب والبضائع الأوربية ، فاستفادت تجارة مصوع من هذه التسهيلات الملاحية الجديدة التى ربطتها بأوربا عبر قناة السويس(١١٥) •

وهكذا باحتلال ايطاليا لميناء مصوع ضمنت أحسن ميناء طبيعى فى البحر الأحمر وقد دافع مانشينى عن هذا الاحتلال بأن مصوع تشبه مفتاح البحر المتوسط ، وأصبحت مصوع فيما بعد قاعدة للتوسع الايطالى السريع الى الأراضى الداخلية ، فقد عبر ٢٨٧ر١٥ جنديا ايطاليا قناة السويس بمعداتهم فى الفترة (١٨٨٥ ـ ١٨٨٦)(١١٦) •

---

(١١٤) جلال يحيى ، سواحل البحر الاحمر • ص ١٠٦

(١١٥) Bullétin Décadaire, No. 498., 22-10-1885. P.P. 950 — 1

(١١٦) Farnie., East and West Suez. P. 326.

٥ ـ أسبانيا والبحر الأحمر :

واهتمت أسبانيا هى الأخرى بالبحر الاحمر كطريق لمستعمراتها فى الفلبين ، فقد جرت مفاوضات بين ايطاليا وأسبانيا لحصول الأخيرة على نقطة بالبحر الأحمر تستخدم كمستودع للفحم للسفن الاسبانية ووردت برقية من سان سباستيان تعلن أن ولى العهد الاسبانى قد أعلن عن رضائه للحصول على أراض على ساحل البحر الأحمر من أجل استخدامها كقاعدة بحرية أسبانية(١١٧) .

وكانت أسبانيا قد اهتمت بحصولها على توكيل تجارى فى البحر الاحمر كى يستخدم كمستودع للفحم لسفنها التجارية والحربية على السواء فى الأراضى الواقعة جنوب مصوع والتى لا تخص أى دولة « N'appartient a aucune nation » (١١٨) .

هذا وقد أعلن مورى Moret ـ وزير خارجية أسبانيا ـ فى اجتماع مجلس الوزراء فى ٢١ سبتمبر ١٨٨٧ أنه لا يوجد اعتراض من جانب أية حكومة أجنبية على انشاء أسبانيا مستودعا للفحم على قاعدة بحرية أسبانية فى البحر الأحمر(١١٩) .

٦ ـ موقف السلطان من التنافس الاستعمارى على الساحل الغربى للبحر الأحمر :

اتبعت السياسة البريطانية طريقا ملتويا بالنسبة لحقوق السيادة العثمانية على سواحل البحر الأحمر فدعت السلطان فى مايو ١٨٨٤ ـ ذرا للرماد فى الأعين ـ « الى ان يباشر سلطته على موانى الساحل المصرى فى البحر الأحمر وان يحتلها بجنوده » وذلك بوصفه صاحب السيادة على مصر . وقد طلبت منه انجلترا سرا أن يطبق فى هذه الأراضى التى ستوضع تحت ادارته المباشرة نصوص الاتفاقيات القائمة بين بريطانيا العظمى وتركيا وذلك فيما

---

(١١٧) Bullétin Décadaire, No. 565, 2-9-1887.

(١١٨) Ibid. No. 557, 12-5-1887. P. 1443.

(١١٩) Ibid. No. 570., 22-10-1887.

يختص بحرية التجارة والملاحة ونسبة الضرائب والرسوم الجمركية والغاء تجارة الرقيق . كان هذا هو ما يخص سواحل البحر ، أى الى الشمال من بوغاز باب المندب • وهكذا وضعت بريطانيا الشروط وعلى السلطان أن يقبلها قبل استلامه لهذه الأراضى(١٢٠) •

واعترف السلطان العثمانى أن اعلان الحكومة البريطانية عن احترامها لحقوق السلطان فى مصر ـ كما كانت قبل أن تحتلها ـ انما هو اعلان نظرى ولا يطبق عمليا •

كما خشى السلطان من أن احتلال انجلترا لموانى البحر الأحمر والسواحل لن يكون له الصفة المؤقتة وقد يستديم خاصة وأن سواحل البحر الأحمر هذه قريبة من سواحل شبه الجزيرة العربية التى له السيادة عليها باعتباره خليفة . وطلب من الحكومة الفرنسية المساندة للوقوف فى وجه انجلترا ، لأن المصالح الفرنسية والتركية متطابقة بالنسبة لموانى البحر الأحمر(١٢١) •

وابان الثورة المهدية خشى السلطان من عبور مؤيدى المهدى البحر الأحمر الى الجزيرة العربية ، ورغب فى ارسال بعض العسكريين للابحار الى البحر الأحمر لمنعهم من ذلك(١٢٢) •

وسعى السلطان للحصول على مساندة فرنسا له فى البحر الأحمر ، فها هو السفير العثمانى فى فرنسا يخبر الحكومة الفرنسية فى ١٤ أبريل ١٨٨٦ أن السلطان سيتبع سياسة جسورة ، واقترح قيام تنسيق سياسة تركيا وفرنسا فى مصر والبحر الأحمر • وهذا

---

(١٢٠) جلال يحيى ، التنافس الدولى فى بلاد الصومال ، دار المعرفة ١٩٥٩ • ص ٧٦ ـ ٧٧ •

(١٢١) Bufferin to Granville, Cairo, 4-12-1883, Parl. Pap. No. 203.

(١٢٢) Bufferin to Granville, Cairo, 4-12-1883, Parl. Pap. Egypt. 1. (1884) 127.

الاقتراح لم يكن يلقى ترحيبا من جانب الروسيا • ورد بورجيوس ـ وزير خارجية فرنسا ـ على اقتراح السفير العثمانى بطريقة غامضة ليتهرب منه(١٢٣) •

المدخل الجنوبى للبحر الأحمر وخليج عدن :

واذا كانت بريطانيا قد سيطرت على مدخل البحر الأحمر الشمالى ، بسيطرتها على قناة السويس ، فانها أيضا قد سيطرت على البوابة الجنوبية باحتلالها عدن وبسط نفوذها فى المنطقة المحيطة بها فى جنوبى اليمن وفى المنطقة المواجهة لها على الساحل الأفريقى للبحر الأحمر والتى تشرف على خليج عدن من ناحيتى الغرب والجنوب . وكانت عدن محطة للتزود بالفحم للسفن التجارية التابعة لشركة الهند الشرقية البريطانية ، وساعد فتح قناة السويس على تنشيط حركة الملاحة فى عدن وربطه مباشرة بموانى الدول الاوربية • وأصبحت عدن ملتقى الطرق الملاحية الكبرى المنتظمة لأوربا وآسيا واستراليا وكان لقناة السويس دورها وأثرها فى توسيع وتعميق ميناء عدن حتى تستطيع السفن الضخمة وقتذاك الدخول والخروج للميناء • ولهذا تقدمت الشركات الملاحية الكبرى(١٢٤) ، التى تعمل مع الشرق الأقصى عبر قناة السويس ، الى حكومة الهند للاسراع فى تنفيذ التطوير المطلوب • وعزز ملاك السفن البريطانية مطلبهم بأن أسطولهم التجارى للخطوط الملاحية العديدة يمثل حمولة تقدر بمليون ونصف طن(١٢٥) •

وتميزت عدن بأنها ميناء حصين يتحكم فى طريق الاقتراب من الجنوب صوب البحر الأحمر وكانت جزيرة بريم تقع فى وسط مضايق باب المندب وجزيرة سوقطرة كلها تشكل البوابات الخارجية

---

(١٢٣) (القائم بالأعمال الفرنسى فى بطرسبورج) Bourgeois à vouinlux, 14-4-1886. D.D.F. T. 12. No. 371.

(١٢٤) من هذه الشركات شركة : P & O وشركة الهند البريطانية للملاحة ، وشركة الشرق ... الخ .

(١٢٥) Bullétin Décadaire, No. 488, 12-7-1885. P.P. 898 — 9.

للهند لحماية أهم وأقصر طريق بحرى من لندن الى الهند والشرق الأقصى واستراليا (١٢٦) ٠

وسار البريطانيون نحو تنفيذ مخططهم لتأمين عدن بالتدخل فى سواحل الصومال المطلة على مضيق باب المندب وخليج عدن لضمان سلامة عدن نفسها وضمان استمرار وصول المواد الغذائية المختلفة اليها من تلك السواحل ٠ لهذا لجأت الى سياسة اجبار المصريين لاخلاء سواحل الصومال باخراج الحاميات المصرية من زيلع وبربرة فى محاولة منها لتصفية النفوذ المصرى فى منطقة البحر الأحمر وعلى سواحل الصومال المطلة على خليج عدن ٠ وتم ذلك صيف عام١٨٨٤ (١٢٧) ٠

واحتلت فرنســـا ميناء تاجورة فى فبراير ١٨٨٤ وازداد اهتمامها بميناء أوبوك عندما أغلقت انجلترا ميناء عدن فى وجه السفن الفرنسية ابان حرب تونكين Tonkin (١٨٧٤) بالهند الصينية ٠ ولهذا قرر الفرنسيون انشاء قاعدة بحرية خاصة بهم ، وقرر البرلمان الفرنسى تقديم معونة قدرها ٤٥٠,٠٠٠ فرنك سنويا لتطوير ميناء أوبوك ، ولكن وجـــود الكثبان الرملية جعلته غير مناسب لذلك ٠ وحصل الفرنسيون على جيبوتى فى عام ١٨٨٨ وكان مستقبلها أحسن من تاجورة ، ومن جيبوتى خططوا لانشاء خط حديدى عبر الحبشة الى النيل وهذا الخط سيكون السند القوى للامبراطورية(١٢٨) ٠ وظل النشاط الفرنسى على السواحل الأفريقية المطلة على خليج عدن عند المدخل الجنوبى للبحر الأحمر فى تزايد مســتمر ٠

---

(١٢٦) Valentine Chirol, our imperial interests in Nearer and further Asia, The Empire and Century, op. cit., P. 729.

(١٢٧) جلال يحيى : التنافس الدولى فى بلاد الصومال ص ٧٨ ، ١٣١ .

(١٢٨) Parker Thomas Moon, Imperialism and World Politics. P. 140 — 1.

شـــــرق أفريقيـــا والمحيط الهندى :

كذلك كان لافتتاح قناة السويس ، واستعمال السفن البخارية بدلا من الشراعية ، أثره الكبير فى فتح صفحة جديدة فى تاريخ المحيط الهندى(١٢٩) • فقد أضعف نسبيا سيطرة بريطانيا البحرية، وفى نفس الوقت شجع فرنسا وهولندا والمانيا وايطاليا وأسبانيا والروسيا على انشاء أساطيل خاصة بها للمتاجرة مع آسيا • وكانت قناة السويس خير معين لهم لتحقيق ذلك باختصار الطريق ومن ثم فقد تحرروا من اعتمادهم على السفن البريطانية • وشهد الجزء الجنوبى للمحيط الهندى المواجه لشرق أفريقيا نشـــاطا تجاريا وتنافسا كبيرا لأساطيل انجلترا وفرنسا والمانيا وايطاليا للاستيلاء على سواحل افريقيا الشرقية وهكذا تأثرت موازين القوى فى المحبط الهندى بهذاالصراع(١٣٠) •

وقد سارعت انجلترا الى تثبيت مراكزها فى نقاط مختلفة فى المحيط الهندى منذ مطلع القرن التاسع عشر • فقد أخذت من فرنسا وهولندا كل ما تستطيع من مستعمرات ، ولكنها حصرت همها فى تأمين الحماية الاســـتراتيجية للطرق البحرية وتجارتها البحرية ، وأمنت طريق الهند بالحصـــول على مســـتعمرة الرأس وجـزيرة موريشيوس فى المحيط الهندى ـ شرقى مدغشقر ـ من فرنسا كذلك استولت على سنغافورة ١٨١٩ ، واستولت على مضيق ملقا من هولندا عام ١٨٢٤ وعلى ســـرواك وبورينو ١٨٤٢ ، لذلك أطلق البعض على المحيط الهندى « بحيرة بريطانية »(١٣١) •

---

(١٢٩) تبلغ مساحة المحيط الهندى ١٧ مليون ميل مربع وقد اختصرت القناة المسافة من أوربا الى المحيط الهندى بنسبة كبيرة •

وراجـع أيضا : السيد جلال ، الصراع الدولى حول قناة السويس جـ١ ص ١٢٩ ـ ١٣٠ •

(١٣٠) Alvin, J. Cottrell, The Indian Ocean its Political Economic and military Importance. N.Y. 1972, P. 10.

(١٣١) Dudly, a commercial Geography. 79.

وبقيت الطرق الملاحية الى الهند ، بعد فتح قناة السويس ، لا تمر بشرق أفريقيا وعلى الرغم من انعزال شـــرق أفريقيا عن الخطوط الملاحية الا أنها أصبحت أكثر قربا لأوربا من الهند ، اذ كانت المسافة بين شرق أفريقيا وأوروبا تقل ٢٠٠٠ ميل بحرى عن المسافة بين الهند وأوربا مما جعلها نافعة لاوربا من الناحيـــة التجارية . وهكذا بدأت الشركات الملاحية الاوربية وغيرها تأخذ مسارها صوب الساحل الافريقى الشرقى المواجه للمحيط الهندى لجلب المزيد من البضائع الافريقية وتصريف المنتجات الاوربية من جهة أخرى وكانت انجلترا وفرنسا والمانيا وايطاليا هى أهم الدول التى ازدادت علاقاتها التجارية مع شرق أفريقيا ، وبالتالى ازدياد المصالح الامبريالية .

ففى عام ١٨٨٥ مثلا كان الساحل الشرقى الأفريقى مايزال بعيدا عن أعالى النيل ، وكانت اهتمامات سولسبرى وروزبرى تتركز حول الدفاع - بقدر استطاعتهم - عن اســـتراتيجية المحيط : «Ocean Strategy» ليست مسألة مد مصر بالمياه ، فلم تكن المداخل بذات اهمية ، اللهم الا من الناحية التجارية(١٣٢) . وعلى الرغم من أن وجود السفن البريطانية أمام الساحل الأفريقى الشرقى كان يكلفها نفقات طائلة الا أنه أصبح مع مضى الزمن يسهل على انجلترا أمر اقامة نفوذها على الساحل الأفريقى نفسه والتدخل فى شئون القارة بشكل مباشر(١٣٣) .

وقد تزايدت تجارة انجلترا مع شرق أفريقيا يوما بعد يوم علاوة على ازدياد التعامل التجارى للهند مع زنزبار ، وأصبحت المصالح البريطانية فى زنزبار فى الصف الاول بين مصالح الدول الخارجية ، وأخذ نفوذ بريطانيا يزداد فى المحيط الهندى . وزادت الحكومة البريطانية من خطوطها التلغرافية عبر البحار مع شرق أفريقيا ، فقد تم مد خطـــوط برقية تحت البحـــر من عدن فى عام

---

(١٣٢) Sanderson, England Europe, P. 24.

(١٣٣) جلال يحيى ، شرق افريقيا ص ٧١ .

١٨٧٩ حتى الساحل الشرقى لأفريقيا ، وأصـــبحت عدن مرتبطة بممباسا وزنزبار ودار السلام وموزمبيق ولورنكو ماركيز فدوربان فالكاب(١٣٤) • وفى عام ١٨٩٣ تم مد خط بحرى برقى بمساعدة من زنزبار الى جزر ســــيشيل ومنها الى موريشيوس وربطت موريشيوس بدوربان فى عام ١٩٠١ ، وأصبح الخط من دوربان ، بجنوب أفريقيا الى موريشيوس فسيشيل فزنزبار ثم عدن كله تحت الادارة الانجليزية • وكانت هناك خطوط فرعية ربطت الممتلكات الفرنسية والالمانية فى هذه المناطق(١٣٥) •

وفى اطار اختصار الطرق الملاحية نجد الانجليز يفكرون جديا (فى عام ١٨٨٥) فى شق ممر بحـــرى عبر صـــخور بورت آدم (Port d'Adam) الذى يقع بين قارة الهند وجزيرة سيلان ، بعد تزايد حركة الملاحة عبر قناة الســـويس وبالتالى فى المحيط الهندى ، وارتباط التطور والتقدم فى الملاحة مع نمو التجارة الدولية، وأصبح طريق السويس هو طريق نقل البضائع الضـــخمة للهند وتجارة الصين فى أيدى الانجـــليز(١٣٦) • ودفعت الحاجة الى المواد الخام والأسواق لتصريف المنتجات الى قيام الغرف التجارية فى انجلترا بعقد اجتماع ناقشـــت فيه احتياجات بريطـــانيا للاسواق الخارجية وطالبت تلك الغرف ، بالاجماع ، باستبقاء شرق أفريقيا ضمن نطاق الامبراطورية البريطانية للفوائد التجارية التى يمكن أن تجنى منها • وطالبوا وزارة الخارجية بفتح أسواق جديدة للتجارة مثل شرق أفريقيا للقضاء على الضـــرائب العالية التى تتعرض لها الصناعات البريطانية فى كل مكان وقد تبعت الغرف التجارية بمانشستر وجلاســـجو وأدنبره غرف لندن وليفربول فى اعلان رأيها ، وطالبت تلك الغرف بالعمل على مواجهة الصعاب التى تواجه التجارة البريطانية ، والغاء ســـياسة حرية التجارة التى

---

(١٣٤) انظر الشكل الخاص بالكابلات البحرية مع افريقيا ص ٣٠٨ •

(١٣٥) Geoger Peel, The nerves of the Empire., Op. Cit., P P. 264 — 5.

(١٣٦) Bulletin Décadaire, No. 478., 12-4-1885. P. 815.

ارتبطت بها الدولة أو اللجوء لسياسة التوسع المستمر والحصول على مستعمرات لفتح أسواق جديدة • وقد وجدت تلك الآراء صدى لها بين بعض القادة السياسيين لبريطانيا • وكان لورد سولسبرى من بين الذين استجابوا لتلك الآراء • وبين تشمبرلين لرجال الأعمال ان الضرورة تدعو الى الأخذ بسياسة التوسع المستمر ، وان المشاكل التى تؤثر فى توسع الامبراطورية لها اثرها على رجال الأعمال • فهاهى بعض الشعوب الاخرى قد أغلقت موانيها فى وجه التجارة البريطانية ، وأصبح مستقبل الطبقة العاملة فى بريطانيا يعتمد على النجاح فى التمسك بالامبراطورية والتمسك بأى سند قانونى للعمل على توسعها(١٣٧) • وكان لوقوع ساحل شرق أفريقيا على الطريق الموصل بين الهند والكاب أثره فى ازدياد اهميته لبريطانيا ، لموانيه الجيدة وخاصة بعد استيلاء فرنسا على جزيرة مدغشقر •

ورأى كتشنر أهمية شرق أفريقيا الاستراتيجية لبريطانيا ورفع مذكرة لوزارة الدفاع مبينا فيها أهمية شـــرق أفريقيا بالنســـبة للمواصلات البريطانية مع الهند واستراليا ، ورأى ضرورة ربطه بقواعد بريطانيا الامبراطورية فى الشرقين الادنى والاقصى • وطالب بضرورة ربط بورسعيد بالسويس بخط حديدى وضرورة تحصين جزيرة بريم والاحتفـــاظ بالقواعد البريطـــانية فى بربره وزيلع وســــوقوطرة وانشاء فنار فى رأس جاردافوى • وأعلن أن توازن القوى فى تلك المنطقة يدعو الى اختيار موقع على ســـاحل شرق أفريقيا ليكون مركزا بريطانيا وخاصة بعد استيلاء المانيا على ميناء دار السلام واستيلاء فرنسا على ميناء دييجو سواريه Diego Suarez فوجود المانيا فى تلك المنطقة سيعرض الخط التلغرافى بين عدن وجنوب أفريقيا ومحطة الفحم البريطانية فى زنجبار للخطر فى حالة قيام حرب بين البلدين ، اذا أمكن لألمانيا تحويل ميناء دار السلام الى قاعدة حربية فى وقت قصير ، ومنها نستطيع اصابة المصالح البريطانية فى تلك المنطقة باضرار بالغة • لذلك طالب

---

(١٣٧) Lugard, F., The Rise of our East African Empire. London. 1893. P.P. 379 — 381.

كتشنر بالحصول على امتيازات لادارة ميناء ممباسا ، وبين أمكانية انشاء خط حديدى يصل ميناء ممباسا بمنطقة البحيرات العظمى يساعد على تقدم التجارة مع وسط أفريقيا · ورغم رفض البحرية البريطانية ذلك الاقتراح لنفقاته الباهظة ، الا أن وزارة الحـــرب البريطانية أيدته لبسط السيادة البريطانية على الســـاحل · فقد تستطيع المانيا فى حالة حرب مع بريطانيا الاستيلاء على مخازن الفحم البريطانية ، وستجد بريطانيا نفسها مضطرة للتخلى عن منطقة نفوذها فى ذلك الجزء من الساحل(١٣٨) ·

وعلى هذا اهتم سولسبرى فى نوفمبر ١٨٩٥ ، بالاسراع فى الانتهاء من الخط الحديدى الذى يربط ممباسا ببحيرة فيكتوريا ، وحصـــل من البرلمان على قرض ٢٠٫٠٠٠ اســـترلينى · وطلب سولسبرى من كرومر عدم اثارة الأوضاع سواء فى مصر أم فى السودان ، حتى يتم الانتهاء من بناء هذا الخط الحديدى فى أسرع وقت دون مشاكل من جانب فرنسا(١٣٩) · وعارضت انجلترا قيام المانيا ببناء قواعد بحرية فى دار السلام تهدد بريطانيا فى شرق أفريقيا ، وأوضحت المانيا انها لا ترغب فى انشاء قواعد بل ميناء يمكن تخزين الفحم فيه دون دفع رسوم والســـماح بتموين القطع البحرية دون اعتراض من أية دولة(١٤٠) ·

وازدادت أهميـــة زنزبار للمحيط الهندى من النـــاحية الاستراتيجية لبريطانيا فأى أحد سيمتلكها سيكون بمثابة ضربة خطيرة للسيادة البحرية البريطانية ليس فقط فى شرق افريقيا ولكن فى العالم العربى(١٤١) · وزنزبار تبعد عن انجلترا بمسافة ٨٨٥٠ ميلا حول طريق رأس الرجاء الصالح قبل فتح قناة الســـويس ،

---

(١٣٨) جلال يحيى ، شرق افريقيا ص ٢٠٥ ــ ٢٠٦ ، ســـعد زغلول عبد ربه الاستعمار البريطانى فى كينيا ص ٥٤ .

(١٣٩) Sanderson, England and the Upper Nile, P. 240.

(١٤٠) جلال يحيى ، شرق افريقيا ص ١٩٠ ــ ١٩١ .

(١٤١) Sanderson, op. cit., P. 50.

ففضل معظم الأوربيين الاهتمام بغرب أفريقيا التى لا تبعد الا بنصف هذه المسافة عن بلادهم · ولكن قناة السويس قربت المسافة ٢٠٠٠ ميل عما سبق من انجلترا واصبحت أكثر صلة بعدن وبالهند ، واثر ذلك بالتالى على موقف بريطانيا تجاه زنزبار خصوصا بعد أن تقوى مركزها فى شركة قناة السويس عام ١٨٧٥ بشرائها لأسهم الحكومة المصرية فى الشركة(١٤٢) مما أعطى الأمان لخطوط مواصلاتها المباشرة مع المحيط الهندى بشكل سمح لها بزيادة نفوذها وسيادتها فى تلك البحار الجنوبية(١٤٣) ·

وبدأت شركات الملاحة البريطانية تأخذ طريقها الى جزيرة زنزبار عبر قناة السويس فى خطوط منتظمة مثل شركة British India Steam Navigation فبدأت بخدمات بريدية شهرية الى زنزبار وذلك بمساعدة الحكومة البريطانية(١٤٤) · وأوضحت صحيفة شركة قناة السويس فى تقرير لها أهمية زنزبار التجارية فى هذا الجانب من شرق أفريقيا وأهم البلاد التى تعاملت معها حسب ترتيب أهميتها فى عام ١٨٨٥ هى : بريطانيا ـ الهند ـ الولايات المتحدة (نيويورك) ـ المانيا (هامبورج) ـ فرنسا (مرسيليا) . وانه يوجد فى زنزبار ١١ بيتا تجاريا : أوربى وأمريكى ، وتقوم شركة الملاحة البريطانية : British India بعمليات النقل البحرى الرئيسى لتجارة زنزبار ويمتلك سلطان زنزبار نفسه ست سفن تجارية تقوم بالخدمات الملاحية فيما بين عاصمة بلده والموانى الهندية(١٤٥) ·

ولم يعد اهتمام انجلترا بساحل شرق أفريقيا يستتر وراء محاربة تجارة الرقيق أو ادخال بعثات التبشير والتجارة المشروعة الى وسط القارة أو حتى محاولة استغلال الاقليم اقتصاديا بل تعدى

---

(١٤٢) السيد جلال ، الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس ج ١ ص

(١٤٣) جلال يحيى ، شرق افريقيا ص ٤٢ ·

(١٤٤) Roland Olive, History of East Africa, Oxford, 1963.

(١٤٥) Bulletin Décadaire, No. 474, 22-2-1885. P. 778.

ذلك ودخل فى نطاق سياسة انجلترا الامبراطورية فى العـــالم ، سياستها كدولة ترغب فى الحصول على مناطق استراتيجية مهمة وتسبق غيرها اليها حتى تضمن استغلال الاقليم اقتصاديا(١٤٦) .
واهتمت وزارة الخارجية البريطانية بسواحل شـــرق أفريقيا من الناحية الاستراتيجية بدرجة تفوق اهتمامها لغرب أفريقيا ، لأن الاول يقع فى طريق مواصلاتها البحرية للهند خاصة بعد أن بدأت فرنسا تتحرك فى مدغشقر(١٤٧) .

المانيا وشـــرق أفريقيـــا :

ويرجع اتصال الألمان بشرق أفريقيا الى عام ١٨٤٢ عندما بدأ تجار مدن الهانزا نشاطهم التجارى بالمنطقة ولم تنته سنة ١٨٨٤ حتى استطاع كارل بيترز ـ استجابة للمطالب الوطنية ـ تأسيس شركة الاستعمار الألمانى فى ٢٨ فبراير ١٨٨٤ ، وعقد العديد من المعاهدات مع شيوخ منطقة أوساجارا تنازلوا بموجبها عن سيادتهم على المنطقة لشركة شرق أفريقيا الالمانية ، وقد وافق بسمارك على تلك المعاهدات وصدر مرســـوم الحماية الامبراطورى فى فبراير ١٨٨٥ . وتوقيع اعلان الحماية الألمانية على منطقة أوساجارا بشرق أفريقيا وعقد معاهدة فى نوفمبر ١٨٨٦(١٤٨) واتفاقية ١٨٩٠ لتحديد منطقتى النفوذ البريطانية والالمانية فى شرق أفريقيا ، باستثناء المنطقة الساحلية التى تركت لسلطان زنزبار . وبعقد اتفاقية ١٨٩٠ بين الحكومتين الألمانية والبريطانية تم تقسيم شرق أفريقيا وزال نفوذ سلطان زنجبار عن المنطقة وأصـــبح لزاما على الحكومة الألمانية تأسيس حكومة استعمارية فى شـــرق أفريقيا ، وادارت الحكومة الألمانية المســـتعمرة سنة ١٨٩١ والغت الحكم العســـكرى عام ١٩٠٦(١٤٩) .

---

(١٤٦) جلال يحيى ، شرق افريقيا ص ١٥٧ .
(١٤٧) المرجع السابق ص ١٥٨
(١٤٨) راجع بنود هـذه الاتفاقيـة بالمرجع السابق ص ٢٠٧ ـ ٢٠٨ .
(١٤٩) سعد زغلول عبد ربه ، الاستعمار الألمانى فى شرق افريقيـا ص ١٩٣ .

ولم تقف انجلترا أمام التوسع الألمانى مثلما فعلت مع ايطاليا فى أفريقيا من أجل اعاقة التوســـع الفرنسى ، وبدأت المانيا فى تطوير تجـــارتها مع الشرق اعتبارا من عام ١٨٨٨ ، ١٨٩٠ بعد دخول هامبورج وبريمن اتحاد الجمارك الالمانية ١٨٨٨ .

وبعد تحول الخطوط الملاحية الألمانية من الشراع الى البخار تأسس فى هامبورج سنة ١٨٨٨ خط « هامبورج ــ كلكتا » مكملا لخط الهانزا وخط « المانيا ـــ استراليا » منافسا لخط شمال المانيا North German Lloyds وبدأ خط « هامبورج ــ كلكتا » خدماته فى عام ١٨٩٠ بعد انشاء خط ريكمرز Reckmers Line خدماته الملاحية بالسفن التجارية عبر قناة السويس لنقل الأرز من زنجون الى بريمنهافن ، وبدأ خط الملاحة « المانيا ــ استراليا » خدماته متفاديا الموانى البريطانية فى عام ١٨٨٩ .

وباقالة بســـــــمارك أزيلت عقبة كبرى أمام الحمـــــاس الاستعمارى الألمانى وشجعت الآمال الألمانية لانشاء مستعمرة فى خط الاستواء مثل تأسيس « الخط الملاحى لشرق أفريقيا الالمانية » : فى هامبورج فى ١٩ أبريل ١٨٩٠ . وكانت الشركة الملاحيـــــة الألمانية ــ الشركة الوحيدة ــ التى تأســـست بناء على طلب من الحكومة الألمانية وبمساعدة منها ١٨٩٠ (٢٣ يوليو ــ ٢٧ أغسطس ١٨٩٠) . وقد تم تنظيم التوسع الافريقى بالاتفاقية الالمانية ـــ الانجليزية (أول يوليو ١٨٩٠) بتقسيم شرق أفريقيا مثلما قسم مؤتمر برلين ١٨٨٥ غرب أفريقيا ، على رغم من أن هذه الاتفاقية حطمت أحلام « شريط مستمر من الممتلكات البريطانية » من جنوب الى شمال أفريقيا(١٥٠) .

هذا وقد انتشرت التجارة الألمانية فى الخارج تحت علم آخر غير علم الامبراطورية الألمانية حتى فى الأراضى التى اكتشـــفها المواطنون الألمان ــ ورأى المواطنون الألمان أن الوقت قد حان ليأخذ

---

(١٥٠) Farnie, op. cit., P. 432.

العلم الألمانى مكانه فيما وراء البحار والحصول على أسواق جديدة بالخارج والاعتماد على الأسطول الألمانى والا تعرضت التجارة الألمانية لاخطار متزايدة · الا أن بسمارك رأى أن المانيا دولة قارية عليها أن تتحكم فى الدول الأوربية حتى لا تصبح دولة من الدرجة الثانية ويتطلب ذلك جيشا المانيا قويا وان دخول المانيا الميدان الاستعمارى خارج أوربا سيكون له رد فعل عنيف على الموقف الأوربى - وكان بسمارك يرى ضرورة انشاء أسطول المانى قوى يستطيع مواجهة الأسطول البريطانى اذا أرادت المانيا الحصول على مستعمرات خارجية ، وان المستعمرات ستكون من أسباب ضعف الامبراطورية الألمانية لاحتياجها لأسطول قوى يدافع عنها بينما موقع المانيا الجغرافى قارى ولا يتطلب تحويلها الى دولة بحرية من الدرجة الأولى(١٥١) · ورغم ذلك أسس كارل بيتزر جمعيات استعمارية ١٨٨٢ برئاسته وأصبح لها فروع منتشرة فى جميع انحاء المانيا وأصبح عدد أعضائها فى عام ١٨٨٥ أكثر من عشرة آلاف عضو من بينهم عدد كبير من ذوى النفوذ ورجال الأعمال والصحافة والجامعات والحكومة ، ولكن بسمارك كان مسئولا مباشرة أمام الامبراطور الألمانى عن سياسة المانيا الخارجية · ووقف أمام التوسع الاستعمارى ولكن فى عام ١٨٨٤ نجح كارل بيتزر فى تأسيس مستعمرة المانية فى شرق أفريقيا . ويعتبر بسمارك على أية حال المؤسس الحقيقى للامبراطورية الألمانية فيما وراء البحار ، رغم معارضة سياسة التوسع الألمانى حتى سنة ١٨٨٤(١٥٢) ·

وبعد حصول المانيا على مستعمرات فى شرق أفريقيا تزايدت تجارتها معها وفتح أسواقها للتجارة الالمانية . وكان لقناة السويس دورها الخطير بعد ان فتحت الطريق البرى للهجرة الأوربية التى تدفقت على المناطق المستعمرة فيما بين الحبشة حتى الممتلكات البرتغالية فى موزمبيق ·

---

(١٥١) Robertson, G., Bismark., P.P. 414 — 5.

(١٥٢) سعد زغلول عبد ربه ، الاستعمار الألمانى فى شرق افريقيا ص ١٣ ·

ونشرت صحيفة شركة قناة السويس دراسة عن التوسع الامبريالى الألمانى فى شرق أفريقيا جاء فيها أن الأراضى التى استولت عليها المانيا سميت « طريق المستقبل » للتجارة بين وسط أفريقيا وأوربا والسفوح الشرقية ، وهى مصب الأقاليم الخصبة وثروات الداخل فى أعالى النيل والكونغو على أنه طريق القوافل . وعند شق الخط الحديدى السريع لربط المناطق الخصبة فى الداخل مع المحيط الهندى فان هذه الحركة التجارية الهائلة سوف يخدمها بالضرورة طريق قناة السويس الذى تزايدت فيه حركة الملاحة نتيجة ازدياد خطوط ملاحية منتظمة لشرق أفريقيا وعن طريق ارسال سفن البضاعة فى مواسم التصدير المختلفة لجميع الحاصلات الى الموانى التى تمركزت فيها البعثات التجارية(١٥٣) . وفى اطار زيادة التبادل التجارى والاستفادة من المستعمرات الألمانية فى شرق أفريقيا ، اجتمعت اللجنة الالمانية لافريقيا الشرقية فى قصر الرايشستاج بحضور مندوب عن بسمارك ورجال المال والتجارة وبلغت قيمة الأسهم ٢٨٠ سهما (١٠ر٠٠٠ مارك للسهم) ورأس المال ٨ر٢ مليون مارك (٣½ مليون فرنك) ، وان هذه الشركة ستقوم بتنفيذ مشروعات سبق اعدادها منذ فترة بمعرفتها . ومن جانب آخر فان لجنة مؤقتة للمؤسسة الألمانية فى ويتو Witou (بشرق أفريقيا) قد طالبت بحقها فى جزء من أراضى ويتو وأدخلت فى ملكيتها ٢٥ ميلا مربعا حيث تقوم بالزراعة والتجارة فيها علاوة على المصانع والتجارة التى أقيمت فيها من قبل(١٥٤) .

ولعبت الشركات الملاحية الألمانية دورها الرئيسى بربط المانيا بشرق أفريقيا عن طريق قناة السويس . ووافق الرايشستاج Reichstag على تخصيص الاعانات المالية اللازمة لانشاء الخطوط الملاحية لتنشيط الحركة الاستعمارية .

وقد أعلنت بعض الصحف الألمانية فى نهاية عام ١٨٨٧ ان هناك شائعات فى هامبورج عن ان الحكومة الألمانية سوف تدفع

---

(١٥٣) Bulletin Décadaire, No. 546, 27-2-1887. P. 1403.

(١٥٤) Ibid., No. 550. 2-4-1887. P. 1426.

اعانة مالية لتسيير خط ملاحى من المانيا الى ساحل شرق أفريقيا والكاب • ولم يكن هناك سوى سفينة واحدة تقوم بالخدمة فيما بين المانيا وزنزبار(١٥٥) •

وكانت الخدمات الملاحية بين شرق أفريقيا وأوربا تتم بواسطة الخط الملاحى البريطـــانى من لندن الى زنزبار ، والخط الملاحى الفرنسى لشركة المســاجيرى ماريتيم البحرى من مرســـيليا الى مدغشقر مارا بزنزبار • أما خط الملاحة الألمانى (North German Lloyds) بين المانيا والشرق الأقصى فقد كان يفرغ البضائع الخاصة بشرق أفريقيا بعدن لاعادة شحنها من جديد وقد حصلت الحكومة الالمانية على موافقة الرايشستاج فى ١٦ أبريل ١٨٨٥ على منح اعانة للشركات الملاحية الألمانية لانشاء خط ملاحى بين المانيا والشرق ، وبلغت الاعانة ٢٢٫٠٠٠ جنيه ومنحت الحكومة الألمانية امتيازات استغلال الخطوط الملاحية الى شركة « لويدز شمال المانيا » لمدة خمس عشرة سنة وقسمت الاعانة على أساس ٨٥٠٠٠ جنيه لخط الشرق الأقصى الملاحى و ١١٥٠٠٠ جنيه لخط استراليا و ٢٠٠٠ جنيه لفرع البحر المتوسط الملاحى ثم منحت شركة لويدز اعانة اضافية قدرها ٧٥٫٠٠٠ جنيه فى ٣ أبريل ١٨٩٨ لانشاء خط ملاحى يستغرق ١٤ يوما بين المانيا والصين وعدل عقد الامتياز فى ١١ أبريل ١٨٩٩ وأصبحت المنحة السنوية المعطاة للشركة ٢٧٩٥٠٠ جنيه لمدة ١٥ عاما(١٥٦) . وكانت سياسة المانيا بوجه عام هى تشجيع ومساندة توســـيع تجارتها الخارجية(١٥٧) • وقد وافق الرايشستاج فى ١٨٩٠ على لائحة انشاء خط ملاحى الى شـــرق

---

(١٥٥) Ibid. 572, 12-11-1887. P. 1538
نقلا عن صحيفة (Le Journat des Transportes).

(١٥٦) ســعد زغلول عبد ربه ، الاستعمار الألمــانى فى شرق افريقيــا ص ١٩٤ •

(١٥٧) The Empire and The Century, op. cit., P. 62.

أفريقيا خدمة للتجارة والصناعة الألمانية . فتكونت شركة خط شرق أفريقيا الألمانية Deuth Ostafrike Line الملاحى برأسمال قدره ستة ملايين مارك ، ومنحت الحكومة الألمانية الشركة الجديدة اعانة سنوية قدرها ٩٠٠ر٠٠٠ مارك المانى لمدة عشر سنوات للقيام بخدمات بحرية منتظمة بين هامبورج وخليج دليجوا عن طريق روتردام ـ بورسعيد السويس ـ عدن ـ زنزبار ـ موزمبيق . على أن تقوم بواخر الشركة بثلاث عشرة رحلة فى العام ، والا تقل حمولة السفينة عن ٢٠٠٠ طن ، وتخفيض أجرة سفر موظفى الحكومة ورسوم نقل البضائع الحكومية بمقدار ٢٠٪ . ولم تكتف الحكومة الالمانية بالخط الملاحى الرئيسى من هامبورج الى خليج دليجوا ، بل انشأت خطا ملاحيا آخر للخدمات الساحلية فيما بين موانى شرق أفريقيا الألمانية وموانى أفريقيا البرتغالية وقد منيت شركة خط أفريقيا الملاحى فى ١٨٩٠ ـــ ١٨٩١ فى أولى سنوات عملها ـ بخسارة قدرها ٥٠٠ر٠٠٠ مارك(١٥٨) ورغم الصعوبات المالية التى صادفت شركة خط شرق أفريقيا الملاحى الا أن التقدم الذى أحرزه الخط الملاحى فى المدة (١٨٩٠ ـ ١٨٩٩) كان تقدما ملحوظا، وتطوعت الشركة فى عام ١٨٩٢ بمد الخط الرئيسى (هامبورج ـ دليجوا) الى دربان وحصلت الشركة من الحكومة البرتغالية على امتياز نقل بضائع الحكومة البرتغالية والمسافرين البرتغاليين بعد تصفية الخط الملاحى البرتغالى . وقد ادخلت الشركة تحسينات ملحوظة على الخدمة الملاحية فى خط شرق أفريقيا ١٨٩٥ رغم تخفيض رأسمالها من ٦ر٠٠٠ر٠٠٠ مارك الى خمسة ملايين مارك وأصبحت الخدمة الملاحية على خط شرق أفريقيا الألمانى ١٨٩٦ أرخص وأسرع بعد استخدام الشركة للسفينتين البخاريتين : Konig, Herzog اللتين استخدمتا الرفاس فى حركتيهما . ولم يمض عام ١٨٩٦ حتى أصبحت الرحلات الملاحية كل ثلاثة أسابيع ، ثم خفضت المدة الى أسبوعين فى عام ١٨٩٨ . وقد

---

(١٥٨) سعد زغلول عبد ربه ، الاستعمار الألمانى ص ١٩٤ ـ ١٩٥ .

أدى تشغيل خط شرق أفريقيا الملاحى الى تنشيط تجارة المنطقة فى المدة ١٨٩١ ــ ١٨٩٨ ، وكانت الزيادة واضحة وجوهرية وبلغت حمولة السفن فى هذا الخط من البضائع ٢١٦٥١ طنا قيمتها ٦١٠ر٠٠٠ جنيه فى عام ١٨٩١ ، فارتفعت الى ٧٨٥١٧ طنا بما قيمته ١ر٩٥٦ر٩٥٠ جنيها فى سنة ١٨٩٨ وارتفعت قيمة البضائع الالمانية من ٣٠٠ر٠٠٠ جنيه الى ٩٥٩ر٦٠٠ جنيه ، واستطاعت الشركة فى سنتى ١٨٩٥ و ١٨٩٦ دفع فائدة قدرها ٦٪ وحصل أصحاب الأسهم على أرباح قدرها ٣٪ من قيمة الأسهم(١٥٩) ٠

وأدت الامتيازات التى منحتها الحكومة الالمانية لنقل البضائع بالسكك الحديدية والسفن الى زيادة حجم التجارة الألمانية مع شرق أفريقيا الألمانية ومع جمهورية جنوب أفريقيا ــ وقد استعملت الحكومة الألمانية كل طريقة ممكنة لتسهيل شحن البضائع من المانيا لشرق أفريقيا والترنسفال وجعلها كافية وأجورها معقولة ، فأوجدت نظام فواتير الشحن للنقل العابر Transit والتأمين البحرى ، وسهلت حركة النقل وخفضت أسعارها وأصبح فى استطاعة رجل الطبقة الوسطى تحمل أسعار النقل والتأمين من أى مدينة المانية الى أى مكان آخر ٠ وكانت الحكومة الألمانية تأمل من تلك الامتيازات أن تشمل مستعمرة الكاب والتى بلغت قيمة الصادرات الألمانية اليها ٧٣٥ر٠٠٠ جنيه فى عام ١٨٩٨ ، وبلغت قيمة الواردات منها ٩٨٩ر٨٠٠ جنيه استرلينى فى نفس العام ٠ وقد بلغت قيمة الصوف المستورد (١٨٩٨) من مستعمرة الكاب ٨٩٦ر٦٥٠ استرلينى ويمثل هذا الرقم ١/١٠ واردات المانيا من الصوف اللازم لصناعة النسيج بها(١٦٠) ٠ واذا كان الألمان قد سيطروا فى عام ١٨٩٠ من الناحية السياسية على شرق أفريقيا الألمانية ، الا أن تجارة المنطقة استمرت تتجه الى زنزبار وارتبطت بها حتى عام ١٩٠٠ ٠ ولم يرض الالمان الذين رغبوا فى التحكم فى تجارة مستعمراتهم وتوجيهها عن الروابط الوثيقة بين زنزبار وشرق أفريقيا الألمانية وتحكمها فى تجارتها

---

(١٥٩) سعد زغلول عبد ربه ، الاستعمار الالمانى ص ١٩٥ ٠

(١٦٠) المرجع السابق ص ١٩٦ ٠

الداخلية والخارجية ٠ وقد ظهرت عوامل أساسية أدت الى القضاء على تحكم زنزبار فى تجارة شرق أفريقيا الألمانية ، فقد تم انشاء خط ملاحى بين المانيا وشرق أفريقيا الألمانية ـ كما رأينا ـ وتم ربط دار السلام بالخط البرقى البحرى الواصل بين عدن وجنوب أفريقيا، كما بدىء فى انشاء خطوط السكك الحديدية ، وكانت هذه العوامل ذات أثر كبير فى تحويل تجارة شرق أفريقيا الألمانية وفصم الروابط الشديدة التى كانت تربط تجارة شرق أفريقيا الألمانية بزنزبار(١٦١)٠

فرنسا والمحيط الهندى وشـرق أفريقيا :

وكانت فرنسا القوة البحـرية الثالثة فى المحيط الهندى ، فهاهو الربان جوليان Guillan الفرنسى قائد احدى السـفن التجارية الفرنسية يعلن نتيجة تجاربه مع شرق أفريقيا ضـرورة قيام منطقة نفوذ فرنسية فى تلك المنطقة لموازنة النفوذ البريطانى هناك ، وأعلن أن المرء فى طريقه الى الشرق لا يصادف الا العلم البريطانى خلال الرحلة من عدن الى اليابان أو نيوزيلاند ، ولهذا فهو يأمل فى انشاء فرع ملاحى يصل شرق أفريقيا بالطريق البرى الى الشرق تسوده المصالح الفرنسية ، ويربط بين جزر بوربون ومدغشقر مجموعة جزر القمر(١٦٢) وهاهى فرنسـا تفتتح ميناء جديدا فى سايجون Saigon (يناير ١٨٨٨) وفى جيبوتى (١٨٨٨) مجبرة بريطانيا لتقوية عدن ، ولكى توقع بريطانيـا معاهدات حماية مع ثمانية من شيوخ المناطق والسلاطين فى المناطق المجاورة فى عام ١٨٨٨ وبذلك وضـعت أسـاس محمية عدن الشرقية(١٦٣) ٠ وكانت فرنسا تعرف انه ليس فى وسعها معارضة انجلترا فى سلطنة زنزبار ، أو محاولة منافستها فى عدن ، لذلك اتجهت أنظار الحكومة الفرنسية صوب جزيرة مدغشقر التى قبلت

---

(١٦١) المرجع السابق ص ١٦٨ ــ ١٧٠ ٠

(١٦٢) سعد زغلول عبد ربه ، الاستعمار البريطانى فى كينيا (١٨٥٦ ــ ١٩٢٣) ص ٥١ ــ ٥٢ ٠

(١٦٣) Farnie., op. cit., P. 432.

تسيير فرنسا لشئونها الخارجية فى عام ١٨٨٣ وصـــــوب جزر الكومور(١٦٤) التى تعهد أحد شيوخها بعدم قبول حماية أية دولة أجنبية بدون الحصول على موافقة فرنســـا ، مما مهد اعتراف انجلترا والمانيا بهذا الوضع سنة ١٨٨٦(١٦٥) ٠

وتركزت اهتمامات فرنسا على جزيرة مدغشقر وثرواتها ، وهاهى جمعية الدراسات الاستعمارية والبحرية
«La Société des Etudes Colonialet Maritimes»
وقد خاطبت جميع الغرف التجارية والنقابات فى فرنسا لتوجيه انتباههم للمزايا المهمة التى ستحصل عليها فرنســـا من جزيرة مدغشقر سياسيا واقتصاديا واستراتيجيا(١٦٦) ٠

وقد بلغت جملة تجارة مدغشـــقر مع أوربا وأمريكا - قبل الحرب - ما قيمته ٤٠ مليون فرنك عن طريق مينائى : تاماتاف وماجونجا «Tamatave, Majunga» وبلغ عدد سكان الجزيرة ٣ ملايين نسمة (فى عام ١٨٨٥) . وأكدت الجمعية على أهمية الجزيرة ولتصريف المصنوعات الفرنسية واستيراد المواد الأولية ، علاوة على موقع الجزيرة فى المحيط الهندى فى مواجهة الساحل الأفريقى الشرقى فى الطريق الى الهند ، وفى طريق المستقبل لتجارة أستراليا والشرق الأقصى مع أفريقيا الشرقية ٠ وعلى هذا يمكن أن تصبح مدغشقر أكبر المستودعات فى العالم ، علاوة على أن ميناء دييجو سوارتز يعد ميناء حربيا من الدرجة الأولى ، بينما ميناء « ماجونجا » واحد من الموانى المجاورة له علاقات واسعة مع الساحل الافريقى الممتد من الكاب حتى زنزبار ، مثل الدور الذى تقوم به هونج كونج فى مواجهة الساحل الآسيوى(١٦٧) ٠

---

(١٦٤) شمال غرب جزيرة مدغشقر ٠
(١٦٥) جلال يحيى ، شرق افريقيا ص ١٤٧ ٠
(١٦٦) Bullétin Décadaire, No. 502, 2-12-1885. P. 973.
(١٦٧) Ibid. No. 502. P. 973.

وتوضح الاحصائية التالية مدى تطور العلاقات التجارية بين فرنسا ومدغشقر منذ افتتاح قناة السويس للملاحة(١٦٨) ·

سنة ١٨٦٩			سنة ١٨٨٥		
الفرنسية	الأجنبية	الاجمالى	الفرنسية	الأجنبية	الاجمالى
١١٤١٩ طنا	٦٦٩ طنا	١٢٠٨٨ طنا	١٥٢١٩ طنا	١٠٢٩١ طنا	٢٥٥١٠ طنا

هذا وقد حصلت فرنسا على ميناء دييجو سوارتز فى عام ١٨٨٥ ، بعد الحملة التأديبية التى قامت بها على الجزيرة ، ودخلت الجزيرة فى اطار شبكة المساومات الاستعمارية ، حيث تم الاعتراف بحماية فرنسا عليها فى عام ١٨٩٠ ، فى مقابل اعتراف فرنسا بحصول انجلترا والمانيا على شرق أفريقيا(١٦٩) · وأعفت فرنسا جميع واردات الجزيرة من البضائع الفرنسية من رسوم الجمارك فى الوقت الذى فرضت فيه رسوم على البضائع الأجنبية · وقد أدى ذلك الى القضاء على تجارة أمريكا مع الجزيرة وخفضه من تجارة بريطانيا معها من ١٧٩٫٠٠٠ استرلينى الى ١٤٢٫٠٠٠ فى عام واحد(١٧٠) واهتمت فرنسا بمدغشقر باعتبارها محطة فى طريقها الملاحى وربطها بالشرق الاقصى والاقيانوسة . وبهدف تسهيل العلاقات والروابط بين كاليدونيا الجديدة والممتلكات الفرنسية الأخرى ومياه المحيط الهندى قامت الحكومة الفرنسية بصرف اعانة مالية لتسيير خط ملاحى جديد واضافى يضاف الى خط المساجيرى مارينيم للعمل فى الخدمة فيما بين مارسيليا واستراليا ونومى

(١٦٨) Ibid. No. 558, 22-6-1882. P. 1474.

(١٦٩) Moon, Parklr, op. cit., PP.. 134 — 5.

(١٧٠) Ibid. P. 136.

Nouméa (١٧١) ، وقد باشر هذا الخط فيما بين مدغشقر ونومى وجزيرة رينيون Reunion (شرق جزيرة مدغشقر) وموزمبيق وجزيرة Mayotte الفرنسية ــ من غرب مدغشقر ــ وقامت السفينة Ebre بافتتاح هذا الخط(١٧٢) ٠

ايطــاليا وشــرق أفريقيــا :

كما وجدت السفن الايطالية العابرة لقناة السويس طريقها صوبا شرق أفريقيا أيضا لتشارك فى أسلاب هذه المناطق التى أصبحت ــ بفضل قناة السويس ــ طريقا ملاحيا سهلا وقريبا من الموانى الايطالية ٠ وبدأ النشاط الايطالى على سواحل المحيط الهندى فى ممتلكات سلطان زنزبار ومع الشيوخ المحليين ولكن ايطاليا وصلت متأخرة عن غيرها فى هذه الجهات ، وكان عليها أن تحسب حسابا للنفوذ البريطانى الذى كان قد ثبت أقدامه على الشاطىء الأفريقى الشرقى والنفوذ البريطانى الذى أخذ طريقه لانشــاء مستعمرة تجانيقا ، ولم يشغل ذلك الجزء من أفريقيا المطل على المحيط الهندى فكر الحكومة الأيطالية قبل عام ١٨٨٥ ٠ ففى فبراير من هذا العام وصلت السفينة الحربية الايطالية « بارباريجو » Barbarigo الى مصوع متجهة صوب عصب ومنها الى مصب نهر الجوبا Juba وأعلنوا للسلطان رغبة حكومتهم فى انشاء علاقات مع زنزبار ، وتأسيس احدى المنشآت التجارية وتظاهروا بأن حكومتهم لم تكلفهم الا بدراسة الحالة التجارية والاقتصادية لتلك المناطق. ولكن هدفهم هو الحصول على ميناء Durnfond أو قسمايو أو أى ميناء آخر يقع على سواحل الصومال ويكون قريبا من مصب نهر الجوبا ٠ ووقع الربان تشكى معاهدة مع السلطان برغش فى ٢٨ مايو ١٨٨٥ باعطاء الايطاليين حرية البيع والشراء للأراضى والبيوت والمحلات فى بلاد سلطان زنزبار(١٧٣) ٠

---

(١٧١) هى ميناء كاليدونيا الجديدة الرئيسى وعاصمتها فى نفس الوقت وتقع فى أقصى الطرف الجنوبى الغربى لهذه الجزيرة .

(١٧٢) Bulletin Décadaire, No. 507, 22-1-1886. P. 999.

(١٧٣) جلال يحيى ، شرق افريقيا ص ٢١٤ ــ ٢١٦ ٠

ولكن كالعادة دخلت ايطاليا بعد ذلك فى مساومات وضغوط ونجحت فى الحصول على الأجزاء الشمالية لشرق أفريقيا (الصومال الايطالى) بناء على الاتفاقية الموقعة بين ايطاليا وزنزبار فى ١٢ أغسطس ١٨٩٢ . وأجرت ايطاليا الساحل فى مقابل ١٦٠,٠٠٠ روبية سنويا(١٧٤) .

وكان لبريطانيا دور كبير فى هذه الاتفاقيات ، وسياسة ايطاليا الاستعمارية فى شرق أفريقيا هى التى رمت بايطاليا فى أحضان انجلترا ، ولا سيما بعد كارثة عدوة التى هزمت فيها القوات الايطالية . فتأكدت انجلترا أن ايطاليا لن تنضم الى جانب فرنسا فى أزمة فاشودا .

وفى أوائل القرن العشرين لم تثر ايطاليا أية صعوبات لانجلترا فى مصر(١٧٥) .

قناة السويس وجنوب أفريقيا :

ولم تفتح قناة السويس الباب فقط أمام أساطيل أوربا لبسط نفوذها فى شرق أفريقيا والمحيط الهندى ولكن وجدت هذه السفن طريقها أيضا الى جنوب أفريقيا .

فعندما انتهى امتياز شركة خط شرق افريقيا الملاحى عام ١٩٠٠ ، تقدمت الحكومة الألمانية بلائحة جديدة للرايشستاج للموافقة على تخصيص اعانة مالية للخط الملاحى الى جنوب أفريقيا وقد عهدت الحكومة الألمانية بامتياز استغلال الخط الملاحى فى ١٩٠٠ لشركة خط شرق أفريقيا الملاحى لمدة ١٥ سنة ، نظير اعانة مالية سنوية قدرها ٦٧٥٠٠ استرلينى ، ونص العقد الجديد على

---

(١٧٤) Moon, Parker, op. cit., P.P. 136 — 137.

وانظر أيضا جلال يحيى ، شرق افريقيا ص ٢٨٠ .

(١٧٥) محمد مصطفى صفوت ، الاحتلال الانجليزى لمصر ص ١٦٩ .

انشاء خط ملاحى يتردد بين المانيا وجنوب أفريقيا عن طريقى قناة السويس وجزر كنارى ، كل أسبوعين بالتبادل ٠

كما نص العقد على انشاء خط فرعى يربط بين هامبورج وشرق أفريقيا كل أسبوعين عن طريق قناة السويس ٠ كما نص العقد على الا تقل سرعة السفن العاملة على الخط الرئيسى بين أوربا والكاب عن ١٢ عقدة والا تقل سرعة الخط الشرقى بين نابلى ودار السلام والامتدادات الفرعية الاخرى عن ½١٠ عقدة وزيادة السرعة لمقابلة المنافسة الاجنبيةدون زيادة قيمة الاعانة الحكومية وبشرط الا تحصل الخطوط الأجنبية الأخرى على تعويضات لزيادة سرعتها ٠ وكانت حمولة السفن الجديدة على ذلك الخط لا تقل عن ٥٠٠٠ طن ٠ وكانت الحكومة الألمانية تهدف من وراء منح اعانة مالية للخط الملاحى الى جنوب أفريقيا ١٩٠٠ الى تنمية التجارة الألمانية وضمان سوق أكبر للمنتجات الألمانية فى القارة الأفريقية ٠ وأدت الرغبة فى تشجيع بناء السـفن الالمانية والانتاج الوطنى ١٨٩٨ الى اضافة تسع سفن جديدة حمولتها ٢٥٦٠٣ أطنان الى السفن العاملة على خط شرق أفريقيا الملاحى تكلفت ٥٥٠,٠٠٠ جنيه استرلينى ، ولم تكن الرغبة الألمانية فى تنمية التجارة وضـمان أسواق أكبر هى الأسباب الوحيدة لاهتمام الحكومة الألمانية بخط شرق أفريقيا الملاحى وجنوب أفريقيا الملاحى ، بل الرغبة الألمانية فى تحرير التجارة الالمانية من تحكم الوكلاء الأجانب والبيوت التجارية الأجنبية والتقليل من التلف الناتج عن اعادة الشحن للبضـائع بانشاء نظام مواصلات مستقل يستخدم أثناء الحرب تحت حماية الأسطول الألمانى ٠ وفى نفس الوقت أدت العلاقات الاقتصـادية المتزايدة بين المانيا ومستعمرة الكاب لمحاولة الحكومة الألمانية ايجاد مواصـلات بحرية مباشرة معها للقضـاء على احتكار الحكومة البريطانية لنقل البضائع من جنوب أفريقيا والمساعدة على انتشار الصناعات الألمانية(١٧٦) ٠

---

(١٧٦) سعد زغلول عبد ربه ، الاستعمار الألمانى فى شرق افريقيا ص ١٩٦ — ١٩٧ ٠

ولقد أدى اكتشاف الذهب فى Witwiersand, Barberton الى ثورة فى صادرات مدينة الكاب اعتبارا من عام ١٨٨٦ ، وكان علامة بارزة على التوسع التجارى والملاحة مع جنوب أفريقيا ، وتجديد الاهتمام بطريق المحيط الواسع عبر الكاب كما كان من قبل .

وظل ذلك الطريق مفتوحا لبريطانيا بعيدا عن كراهيـــة السيطرة ، غير معرض للغلق أو التدمير مثل طريق قناة السويس . وقد تزعم تشارلز ديلك المناداة باستخدام هذا الطريق(١٧٧) .

هذا وقد أعلن رئيس وزراء مستعمرة الكاب فى أول اجتماع لمؤتمر المستعمرات : « أن حكومة الكاب ليس لها مصلحة على أية حال فى ابقاء قناة السويس مفتوحة »(١٧٨) .

الشـــرق الأقصى والاقيانوســـة :

كذلك امتد أثر قناة السويس للشرق الأقصى ، الذى كان خلال القرن التاسع عشر مسرحا للصراع الاستعمارى فى ثلاث دوائر هى :

١ ــ الهند الصينية بما فيها الملايو .

٢ ــ الصين ولاسيما سواحلها .

٣ ــ جزر الاقيانوسة المتناثرة .

فقد سهلت قناة السويس للدول الأوربية التى لها مستعمرات فى هذه المناطق وجعلتها أكثر قربا ، فتخلت أساطيل هذه الدول عن استخدام طريق رأس الرجاء الصالح ، وعمدت الى عبور قناة السويس ، وأصبح الطريق البحرى الجديد يمر عبر محطات للتزود بالوقود ومراكز لاصلاح وصيانة الســـفن فى جبل طارق ومالطة وبورسعيد والسويس وعدن وسنغافورة . وأصبحت قناة السويس

---

(١٧٧) Farnie., op. cit., P. 334.

(١٧٨) Ibid.

طريق الجنود تلبية لحركة المد الاستعمارى للشـــرق الأقصى فى الربع الاخير من القرن التاسع عشر .

ونشرت صحيفة شركة قناة السويس أرقاما بالقوات العسكرية وكذلك السفن الحربية التى عبرت قناة السويس . وامتدت المصالح البريطانية التجارية وبالتالى الاستعمارية الى الصين والشـــرق الأقصى وتطورت مصالحها التجارية مع الصين واليابان . ولقد خلق التطور الصناعى السريع لبريطانيا حاجة ملحة لمجالات من التوسع التجارى ، وأصبحت هدفا دوليا للسياسة البريطانية لتأمين الأسواق فى هذا العالم الذى يستطيع اســـتيعاب كمية كبيرة من التجارة عن أية منطقة أخرى . وكانت الصـــين دائما فى نظـــر بريطانيا هى « ثروة تجارية أسطورية » تفتح مجالات لا حصر لها ، وآمالا غير محدودة لدولة صناعية كبرى مثل انجلترا . وكان العمل الرئيسى أمام الدبلوماسية البريطانية خلال الجزء الأكبر من هذه الفترة (١٨٧٤ ــ ١٨٩٤) هو فتح أســـواق الصـــين للتجارة البريطانية(١٧٩) . وكانت سياسة بريطانيا تجاه الشرق الأقصى هى سياسة الباب المفتوح ، وهى تعنى فتح قنوات للتجارة بالقوة والابقاء على الصين كمجال نفوذ للجميع(١٨٠) .

وظلت بريطانيا تسيطر على الطرق المؤدية للشرق : طريق قناة السويس ، وطريق **رأس الرجاء الصالح** وطريق سكة حديد : كندا ــ الباسيفيكى The Canadian Pacific Railway . وقد ربط هذا الخط موانى الباسيفيك الأكثر قربا من الصين بموانى الاطلنطى القريبة من أوربا . وكطريق امبريالى رئيسى ، أصبح خط حديد : « كندا ــ الباسيفيك C.P.R. ضروريا كامتداد للخطوط البحرية أكثر منه خط أو « وصلة » مستقلة بذاتها . وبالنسبة له كطريق تجارى لا يمكن له منافسة الطريق البحرى المستمر مثل قنـــاة السويس وطريق الكاب ، فيما عدا نقل الأشياء الثمينة المرتفعة

---

(١٧٩) Hubbard, G.E., British far Eastern Policy., New York 1943. P. 7.

(١٨٠) Ibid.

الثمن مثل : الشاى والحرير التى تستطيع تحمل أسعار الشحن المرتفعة . وبالنسبة للمسافرين يمكن أن يستخدم مقط كخط موسمى . فهو غير محتمل شتاء ، مثلما هو طريق البحر الأحمر صيفا . وبعد تحويل بريد شنغهاى واليابان صوب خط C.P.R. ، أنهت شركة P & O فى عام ١٨٩٤ الخدمة المباشرة من لندن الى الشرق الأقصى ، التى بدأت عام ١٨٨٠ ، وقوى من ذلك منافسة خط الباسفيكى C.P.R. وانشاء خط حديد سيبيريا ، وذلك للاسراع بنقل بريدها الى شنغهاى • ففى الفترة ما بين (١٨٨٩ ــ ١٨٩٣) ازدادت سرعة نقل البريد فيما بين لندن وملبورن بمعدل ٩٪ أى ٣٢ يوما وتسع ساعات • وبريد لندن ــ بمباى بنسبة ١٥٪ الى ١٤ يوما ، ولكن بريد لندن ــ شنغهاى بنسبة ٢٢ر٦٪ من (٣٧½ يوم الى ٢٩ يوما) . وشاركت شركة P & O فى نقل الجنود للهند(١٨١) •

وكانت هناك مراكز وموانى رئيسية لبريطانيا فى الشرق الاقصى تمثلت فى الموانى الثلاثة المهمة : سنغافورة وكولومبو وهونج كونج ، قوت الخط البريطانى الحصين الذى يربطه مع جبل طارق ومالطة وعدن الطريق الرئيسى للمحيط العظيم من أوربا الى الصين واليابان ، فمسافة ١٠ر٠٠٠ ميل من المياه التى تفصل انجلترا عن الصين ، لا يمكن لأحد أن ينكر حقيقة مهمة وهى أن أية سفينة من أى جنسية تقوم برحلة مباشرة من أوربا الى الصين أو اليابان لابد وأن تستخدم الموانى البريطانية • واذا حدث ونشبت حرب وأغلقت كل موانى المستعمرات البريطانية فى وجه سفن الأعداء ، فان التجارة مع الشرق الأقصى عن طريق قناة السويس ستصبح مستحيلة بالنسبة لسفن أعداء بريطانيا(١٨٢)
فسنغافورة هى سوق الأرخبيل Archipelage ومركز تجارة الملايو وسيام والهند الصينية الفرنسية وبورنيو وسرواك والفلبين الى حد

---

(١٨١) Farnie, op. cit., P. 451.

(١٨٢) Sir Frank Swettenham, The straits settelements and beyond., Thl Empire and Century, op. cit., P. 831.

ما . وفوق كل ذلك فهى مركز رئيسي للتموين بالفحم ونقطة مرور .
وبعد فتح قناة السويس تطورت سنغافورة تطورا عظيما واستفادت
كثيرا من تجارة الغرب المتجهة للصين واليابان .

قناة السويس وجزر ابريد الجديدة : New Hebrides

وهى مجموعة جزر تقع على بعد حوالى ألف ميل من سواحل
استراليا ونيوزيلاند وحوالى ثلث هذه المســـافة من كاليدونيا
الجديدة(١٨٣) . وأسس بعض الفرنســيين « الشركة الكاليدونية
لأبريد الجديدة :
«La Compagnie Cale'donienne des Nouvelles Hebrides»
لشراء الأراضى الزراعية فى مختلف جزر ابريد الجديدة . وقد
وجه درمندوولف سؤالا فى مجلس العموم البريطانى – فى ٩ يوليو
١٨٨٣ – عن حقيقة ما أشيع من أن فرنسا قد ضمت اليها جزر
ابريدالجديدة، ونفى لورد أدموند فتزموريس «Edmond
Fitgmaurice» هذه الشائعة . وكانت الحكومة الفرنسية قد
استفسرت عن المعاملة السيئة التى تعرض لها المســـتوطنون
الفرنسيون من جانب المستوطنين الانجليز باســـتراليا . ولجأت
فرنسا للطريق الدبلوماسى لضم ابريد الجـــديدة اليها ، فانتهزت
فرصـــة مؤتمر برلين الافريقى(١٥ نوفمبر ١٨٨٤ — ٢٦ فبراير
١٨٨٥) وطلبت موافقة بريطانيا على ضم ابريد الجديدة مقابل
استرضاء بريطانيا فى جهات أخرى .. وتمسكت بريطانيا باتفاق
١٨٧٨ واعتبرته نافذ المفعول وهو القاضى باحترام كل من فرنسا
وانجلترا استقلال ابريد الجديدة(١٨٤) .. وهو ما اسمته اتفاقية
« انكار الذات » حيث منعت كلتا الدولتين من ضم هذه الجزر(١٨٥) .

---

(١٨٣) Cecil, Life of Salsibury. T. 4. P. 32.

(١٨٤) عبد العزيز الشناوى ، الدبلوماسية الفرنسية تربط بين مسألتى قناة السويس وابريد الجديدة . مستخرج من حوليات(مجلة كلية الآداب جامعة القاهرة . المجلد ٢٢ العدد الأول سنة ١٩٦٠ ص ٣٩ – ٤٥ .

(١٨٥) Cecil, op. cit., P. 32.

واحتلت فرنســـا فى يونيو ١٨٨٦ أرخبيل ابريد الجديدة ، وأنشأت مراكز ومحطات بحرية وأقامت عددا من الأكشاك الخشبية لاقامة القوات المسلحة . واحتجت الخارجية البريطانية على ذلك العمل ، وبررت الحكومة الفرنسية عملها هذا بحجة الدفاع عن المستوطنيين الفرنسيين ، وأنه اجراء مؤقت ، وانها ستجلو عندما يعود الأمن والنظام الى ابريد الجديدة • وكان قيام فرنسا باحتلال هذه الجزر ردا على احتلال انجلترا جزر فيجى Fidjis عام ١٨٧٤(١٨٦) •

وازداد الغضب فى استراليا ونيوزيلاند لاســـتمرار احتلال فرنسا جزر ابريد الجديدة ، وأثار ذلك مناقشات حامية فى مجلس العموم البريطانى(١٨٧) • وقد احتج لورد سولسبرى ومن بعده لورد ايديســـلى Iddesleigh على هذا الاجراء • واعترفت فرنسا بعدم شرعية هذا الاجراء ورغم هذا الاجراء ورغم ذلك لم تسحب جنودها الذين تحدثوا صراحة عن احتلال دائم(١٨٨) • وقد واصل سولسبرى احتجاجاته ولكن حكومة باريس ظلت تعارض، وبلغ الغضب ذروته فى استراليا فى ربيع هذا العام ١٨٨٦(١٨٩) ، وكان ذلك هو عام اليـــوبيل الفضى للملكة فكتوريا ، وكان عاما مشهودا فى تاريخ الامبراطورية لأنه شهد أول مؤتمر امبريالى • ودرس المؤتمر امكانية المستعمرات الذاتية التى يمكن المساهمة بها بالرجال والسفن للدفاع الامبريالى •

واجتمعت اللجنة فى لندن ، وعبر المجتمعون عن الموضوعات التى تهمهم ، ومن بين تلك الموضوعات ، موضوع الاحتلال الفرنسى لجزر ابريد الجديدة ،وكان هناك هجوم عنيف على تراخى دوائر داونلج ستريت «Downing Street Slackness» •

---

(١٨٦) عبد العزيز الشناوى ، ابريد الجديدة ص ٤٨ ، ٥٠ •

(١٨٧) Cecil, op. cit., P. 51.

(١٨٨) Ibid. P. 33.

(١٨٩) Ibid.

ودار نقاش مع رئيس الوزراء من خلال وزارة المستعمرات كوسيط . **واقترح لورد سولسبرى أن تستخدم قناة السويس كوسيلة مضادة في المفاوضات (١٩٠)** • وتباطأت فرنسا فى الجلاء عن الجزيرة • وتمت مقابلة فى ١٩ مارس ١٨٨٧ بين لورد سولسبرى رئيس الوزارة ـ ويصحبه وزير الخارجية ، وبين وادنجتون السفير الفرنسى ، حيث صرح الأول للثانى بأن الرأى العام فى بريطانيا قلق بخصوص موضوع ابريد الجديدة ، ويبغى تسوية المسألة ، ففاجأه السفير برأى الحكومة الفرنسية ، وهوأنها **ترى ربط مسألة قناة السويس بمسألة أبريد الجديدة ، وذلك بأن تسير المفاوضات الخاصة بعقد معاهدة قناة السويس فى نفس الوقت وجنبا الى جنب** Pair Passu **مع المحادثات الخاصة بتسوية مسألة ابريد الجديدة(١٩١)** •

وقد تم ذلك الأمر فى الوقت الذى كان فيه سولسبرى مشغولا بعقد سلسلة من الاتفاقات عرفت باسم اتفاقات حوض البحر المتوسط لتأمين مركز السياسة البريطانية فى هذا الحوض(١٩٢) •

وربطت فرنسا مسألة قناة السويس مع ابريد الجديدة فى ٨ أغسطس ١٨٨٧ وتبعتها اتفاقات متتالية مع بريطانيا عن قناة السويس فى ٢٤ أكتوبر ١٨٨٨ وعن الحكم المشترك لابريد الجديدة فى ١٦ نوفمبر ١٨٨٧ ونظرت الى الاتفاقية كتكملة لمقاومة اتفاقية وولف وكخطوة للتخلص من انجلترا بجعل مصر محايدة • ولكن بريطانيا على أية حال قد تحولت عن فرنسا بدخولها فى اتفاقيات حوض البحر المتوسط ١٢ ديسمبر ١٨٨٧ مع النمسا وايطاليا والاستانة وبذلك حفظت مصالحها فى مصر وأمنها السياسى فى حوض البحر المتوسط بين جبل طارق والمضايق والقناة(١٩٣) •

---

(١٩٠) «Lord Salisubry had suggested utilisnig the Suez Canal question as a counter in the negociatonı». Ibid.

(١٩١) عبد العزيز الشناوى ، ابريد الجديدة ص ٥٥ .

(١٩٢) راجع الفصل الرابع عن اتفاقات حوض البحر المتوسط .

(١٩٣) Farnie, op. cit., P.P. 336 — 7.

ويؤكد الأستاذ الدكتور الشناوى براعة الدبلوماسية الفرنسية فى الربط بين مسألتى قناة السويس وابريد الجديدة وتيقظها حتى لا تفاجئها الحوادث بعد التطور الذى حدث فى العلاقات الدولية بين تركيا وبريطانيا على عهد وزارة سولسبرى الأولى من ناحية وبين فرنسا والمانيا ١٨٨٧ من ناحية ثانية ٠ وكانت فى آخر مراحلها مفاوضات اتفاقية الجلاء عن مصر التى تولاها درمندوولف(١٩٤) وكان سولسبرى نفسه قد وافق على فكرة الربط بين مسألتى قناة السويس وابريد الجديدة وسرعة التوصل الى تسوية مرضية للطرفين(١٩٥) وخشى سولسبرى أن تثار المسألة المصرية برمتها ، ويجرى الحديث فى تسوية المسألتين :

« ابريد الجديدة وقناة السويس » قبل اجتماع البرلمان فى نهاية الشهر ، ورغب سولسبرى فى ذلك(١٩٦) ويبدو أن فرنسا سببت لسولسبرى مضايقات تبدو من خطابه الذى بعث به الى لورد ليونز فى ٥ فبراير ١٨٨٧ موضحا له العداوات والمشاكل التى تثيرها فرنسا فى معظم أرجاء المعمورة . ففى نيوفوندلاند أصرت فرنسا على التمسك بأوامرها التى أصدرتها ، والتى لو نفذت تماما لأدت الى نشوب معارك حربية بين الأسطولين الفرنسى والانجليزى وفى ابريد الجديدة وعودها المتكررة والحاقدة التى لم تنفذها ٠ وفى مصر أخذت تقاوم التغيير الانثروبولوجى وفى مراكش كانت فرنسا مشغولة بالاستيلاء على الاراضى بالتقسيط مهددة بالوصول الى طنجة فى أقرب وقت ٠ ويؤكد سولسبرى رسالته : « ورغم ذلك تثير فرنسا لنا الصعاب ، وعلى ذلك يكون من الصعب على المرء ألا يتمنى قيام حرب المانية ــ فرنسية أخرى لوضع حد

---

(١٩٤) عبد العزيز الشناوى ، ابريد الجديدة ص ٥٦ ٠

(١٩٥) «There seams a fair prospect of bringing them Suez Canal and New Hebrides Negotiations to a spreedy and satisfactory». Cecil. op. cit., P. 53.

(١٩٦) Ibid.

لمضايقات فرنسا المستمرة »(١٩٧) وأرادت بريطانيا فى اتفاقية الجلاء ١٨٨٧ ضرب المشروع الخاص بقناة السويس والذى وضعته لجنة باريس الدولية فأفردت فى هذه الاتفاقية مادة تنظم حرية مرور السفن فى قناةالسويس تقوم فى جوهرها علىأساس منشور جرانفيل ١٨٨٣ ، ورأت فرنسا أن المجهودات الدبلوماسية المضنية التى بذلتها طوال السنوات السابقة سوف تضيع هباء ، وأن بريطانيا مصممة على أن تفرض على الدول آراءها لتسوية مسألة قناة السويس • وخاضت فرنسا معركة دبلوماسية فى جبهتين : فى الاستانة لضرب اتفاقية الجلاء جملة وتفصيلا ، وفى لندن للربط بين مسألتى قناة السويس وابريد الجديدة (١٩٨) • وأرادت فرنسا تحويل مسألة قناة السويس عن الطريق الذى رسمته بريطانيا فى اتفاقية الجلاء ، واعادة هذه المسألة الى الطريق الذى كانت قد رسمته لها فرنسا وهو الطريق الجماعى الاوربى • ولما فشلتاتفاقية الجلاء أوضحسولسبرى — ردا علىاستفسار روزبرى حول موضوع احتلال فرنسا لابريد الجديدة ، أنه من الانصاف للحكومة الفرنسية أنها قد أبدت رغبتها فى أن تسير محادثات مسألة ابريد جنبا الى جنب مع مفاوضات قناة السويس ، وهى المفاوضات التى بلغت مرحلة من التقدم • وأضاف سولسبرى أنه ليس للحكومة البريطانية اعتراض على هذه الرغبة ولكن يكون لزاما عليها الاعتراض عليها اذا نجم عن مفاوضات قناة السويس أى تأخير فى تسوية مسألة ابريد الجديدة(١٩٩) • وأبدى أحد النواب فى مجلس العموم البريطانى بريس Bryce تخوفه من أن يمتد ربط مسألتى قناة السويس وابريد • بحيث يشمل المسألة المصرية برمتها ، وقد يستغرق ذلك وقتا طويلا • وطلب من الحكومة الضغط على الحكومة الفرنسية للوصول الى تسوية سريعة ومنفصلة لابريد الجديدة ..

---

(١٩٧) Cleil, op. cit., P.P. 28 — 30.

(١٩٨) عبد العزيز الشناوى ، ابريد الجديدة ص ٥٧ ، ٥٨ ، ٦٠ •

(١٩٩) عبد العزيز الشناوى ، ابريد الجديدة ص ٦٣ ، ٦٤ •

وأكدت الحكومة أن فرنسا لم تربط مسألة ابريد الجديدة بالمسألة المصرية وانما فقط بمسألة قناة السويس • بينما طالب الفرنسيون المقيمون فى مصر بجلاء بريطانيا عن مصر فى مقابل جلاء فرنسا عن ابريد الجديدة ، بل طالبوا بأن يكون الانسحاب البريطانى من مصر سابقا لانسحاب الفرنسيين من ابريد الجديدة ، أى أنهم ربطوا بين المسألة المصرية برمتها وبين ابريد الجديدة . وهاجمت صحيفة « البسفوراجيبسيان » فى مقالاتها موقف بريطانيا من ابريد الجديدة وقد نجح هذا الاسلوب الفرنسى فى الربط بين مسألتى قناة السويس وابريد الجديدة فى حمل الحكومة البريطانية على الاسراع بتسوية مسألة قناة السويس •

فقدمت الحكومة البريطانية فى ٢٣ سبتمبر ١٨٨٧ الى الحكومة الفرنسية مشروعا لاتفاقية تنظم حرية المرور فى قناة السويس ، وطلبت الوقوف على رأيها فيها ، وكان هذا المشروع خطوة نحو التقريب بين وجهات النظر الفرنسية والبريطانية حول المسائل التى كانت مثار خلاف بينهما • الا أن الحكومة الفرنسية رفضت هذا المشروع ، وسافر سولسبرى الى باريس فى أكتوبر ١٨٨٧ ودارت محادثات مع فلورنس Flournes (وزير خارجية فرنسا) أسفرت عن اتفاق الحكومتين على مشروع للمعاهدة سويت فيه المسائل التى كانت مثار نزاع بينهما وغدا الأساس الذى صنعت على نسقه اتفاقية الاستانة ٢٦ أكتوبر ١٨٨٨(٢٠٠) . وقد أوضح سولسبرى فى رسالته الى جوش Goshen عن نتيجة محادثاته بخصوص مسألتى : ابريد الجديدة وقناة السويس بأنه قد تم التوصل الى نصوص للاتفاق وذلك قبل عقد مجلس النواب الفرنسى • وأكد سولسبرى فى رسالته أنه يعتقد بأن بنود اتفاقية قناة السويس معقولة ،وأما بالنسبة لابريد الجديدة فقد تعهدت فرنسا بالجلاء خلال أربعة أشهر بعد توقيع الاتفاقيتين كما تعهد الفرنسيون بعدم ضم جزر ابريد الجديدة ، وكانت المعاملة بالمثل حيث تعهد الانجليز

(٢٠٠) المرجع السابق ص ٦٥ ، ٦٦ ، ٦٨ ، ٦٩ •

بنفس الشيء(٢٠١) • وعلى أية حال فقد كان الربط بين مسألتى قناة السويس وابريد الجديدة قد عجل بتسوية المسألتين فى وقت متقارب • وكان لفرنسا مصلحة فى ابرام اتفاقية القناة اعتقادا منها بأنها خطوة نحو جلاء انجلترا عن مصر ، ولبريطانيا مصلحة فى انسحاب فرنسا من جزر ابريد الجديدة لتقضى على الاخطار التى تصورها غلاة المستعمرين البريطانيين تهدد الممتلكات البريطانية فى الأقيانوسة اذا نجحت فرنسا فى توطيد اقدامها فى هذه الجزر • وهذا الربط أيضا هو الذى حمـــل الحكومة البريطانية على نبذ سياسة التسويف والماطلة فى تسوية مسألة قناة السويس بعد اجتماعات لجنة باريس الدولية ، الا أن مناقشات هذه اللجنة قد تركت أثرا سيئا فى دوائر لندن بعد أن نجحت فرنسا فى ايجاد تكتل دولى ضـــدها داخل اللجنة • ونتيجة لهذا الربط انتقلت محادثات قناة السويس من مرحلة الركود الى مرحلة جديدة ذات طابع دولى عاجل يقوم سولسبرى نفسه ببحثها مع فلورنس وزير خارجية فرنسا بباريس • وتم التوقيع بين فرنسا وانجلترا فى ١٦ نوفمبر ١٨٨٧ على اتفاقية جلاء فرنسا عن جزر ابريد الجديدة خلال أربعة أشهر من تاريخ التوقيع عليها ، فى مقـــابل موافقة بريطانيا على أن تعلن فرنسا حمايتها على جزر «تحت الريح»(٢٠٢) وانسحبت فرنسا من جزر ابريد الجديدة فى فبراير ١٨٨٨(٢٠٣) ، ونصت الاتفاقية على انشاء لجنة بحرية تتكون من ضباط بحريين فرنسيين وانجليز يتولون أعمال الشرطة فى جزر ابريد الجديدة لحماية المستوطنين الفرنســيين والبريطانيين من حوادث الاعتداء التى يتعرضون لها من السكان الأصليين • وأثبتت الدبلوماســية البريطانية تفوقها على الدبلوماسية الفرنســـية • فمعاهدة قناة السويس كانت أمام التحفظ البريطانى غير نافذة المفعول ، أما

---

(٢٠١) Salsibury to Gochen, 14-10-1887, Cecil, op. cit., P.P. 53 — 54.

(٢٠٢) عبد العزيز الشناوى ، ابريد الجديدة ص ٧٢ — ٧٣ •

(٢٠٣) Cecil, op. cit. P. 92. Vol. 4.

اتفاقية ابريد فقد حققت فيها الدبلوماسية البريطانية نصرا حقيقيا لأنها استطاعت أن تتسلل الى هذه الجزر تحت ستار اللجنة البحرية المختلطة ، وأن تقف مع فرنسا على قدم المساواة فى كل حق ادعته الأخيرة فى هذا الأرخبيل(٢٠٤) • وفى اتفاق ١٩٠٤ تضمن نصا خاصا بابريد الجديدة تعلن فيه عزمها على عدم ادخال أى تعديل على المركز السـياسى الراهن وقتذاك لهذه الجزر • كما اتفقت الحكومتان فى هذا التصريح على ضرورة وضع اتفاق لاحق يتضمن تشريعا يخضع له السكان الأصليون فى هذه الجزر • وتعيين لجنة فرنسية بريطانية للفصل فى الدعاوى الخاصة بالأموال الثابتة من عقارات وغيرها والتى يملكها رعايا كل من الدولتين فى هذه الجزر على أن تقوم الحكومتان بتحديد اختصاصات هذه اللجنة ووضع لائحتها التنفيذية • وكان الوفاق الودى ١٩٠٤ هو آخـر مظـاهر للربط بين مسألتى قناة السويس وابريد الجديدة(٢٠٥) •

المانيا والشـــرق الأقصى :

كذلك ارتفعت حركة الملاحة فى قناة السويس بدخول المانيا مضمار الاستغلال الاقتصادى لآسيا • فقد ذكر بسمارك أن لألمانيا فى مياه الشرق تجارة متنوعة ، واهتمت المانيا بزيادة نفوذ خطوطها الملاحية صوب الشرق• وأكد بسمارك أن السفن هىوسيلة الملاحة، لذلك اقترح بسمارك زيادة المعونة المالية البحرية بتوزيع مبلغ سنوى خلال خمسة عشـر عاما وتراوح المبلغ بين ٤ر٥ ملدون مارك و ٦٣/٤ مليون مارك للخطوط الملاحية التجارية المختلفة التى تعمل فى الملاحة على الشواطىء الافريقية من الكاب الى زنزبار وخطين آخرين يربطان وسط أوربا بشمالها وجنوبها عن طريق هامبورج وتريستا بخط مباشر مع الهند البريطانية واليابان واستراليا(٢٠٦) •

---

(٢٠٤) عبد العزيز الشناوى ، ابريد الجديدة ص ٧٣ •

(٢٠٥) المرجع السابق •

(٢٠٦) Bullétin Décadaire, No. 479, 12-4-1885. P. 815.

وقد علم بسمارك أن التجارة الأوربية تمر بفترة تحول كبيرة وأن هذا التحول جدير بالتقدير ، فكل يوم تقدم خدمات ومزايا عظيمة للملاحة التجارية عن طريق قناة السويس ، وهو يدرك أيضا أن كل المشاريع الضخمة الحديثة مثل التلغراف والسكك الحديدية والقنوات الملاحية والسفن التجارية السريعة كلها عملت فى تناسق واتحاد من أجل تركيز التجارة فى اتجاه الطرق المختصرة القصيرة والمباشرة فى اتجاهها ، وفى ذلك الوقت تجنب الجميع المنعطفات détours وكل ما يتسبب فى التأخير تطبيقا للمثل الانجليزى « الوقت من ذهب » • وطبق ذلك على كافة المعاملات التجارية لأن اختصار الوقت هو اختصار للنفقات ، وبالنسبة للتجارة فان الاقتصاد فى المال معناه مكاسب كبيرة . وأكد بسمارك أنه فى ذلك الوقت (١٨٨٥) اتخذت نصف تجارة أوربا الخارجية مسارها على الخط الملاحى الكبير الى الشرق عبر البحر المتوسط والبحر الأحمر(٢٠٧) • واستفادت قناة السويس ـ على وجه الخصوص ـ بدخول المانيا مضمار الاستعمار السياسى والاقتصادى • واتجهت الخطوط الملاحية المنتظمة للاطاناطى لشركة North German Lloyd الى رحلة دائرية الى استراليا وأصبحت من أكبر السفن المستخدمة للقناة ، فالسفينة الألمانية Friedrich der Grosse عبرت القناة فى ديسمبر ١٨٩٦ وبلغت حمولتها ١٠ر٧٨٥ طنا وهى أكبر حمولة فى تاريخ القناة وبلغ غاطسها ضعف أكبر سفينة عبرت القناة من قبل • وقد شجع عبور مثل هذه السفينة الضخمة لشركة اللويدز أن تسأل شركة قناة السويس لاتخاذ خطوات عاجلة لتعميق المجرى الملاحى للقناة • وعلى هذا بدأ عهد جديد من « الضغط التكنولوجى » Technical Pressure على الشركة لكى تتواءم قناة السويس مع الاحجام الكبيرة المتزايدة للسفن . ورحبت شركة قناة السويس بطبيعة الحال بهذا العميل المهم فقد دفعت رسوم مرور بالقناة مقدارها ٢٨٨٠ جنيها استرلينيا ، وهو أول مبلغ ضخم تدفعه سفينة

---

(٢٠٧) Ibid.

لشركة قناة السويس(٢٠٨) · وأكد بسمارك أن السفينة وسيلة النقل البحرى يمكنها اختيار الطريق المختصر لتحقيق سـرعة الوصول كما أنه يمكن الربط بين السفن والخطوط الحديدية لأن كلتيهما متممة للأخرى لتحقيق وصول البضاعة الى أسواق الاستهلاك بأوربا الوسطى وذلك دون مرور المواد الأولية لآسيا الشـرقية واستراليا والمحيط بالمستودعات الانجليزية القديمة(٢٠٩) · وكان تطور شبكة الخطوط الحديدية الألمانية والنمساوية فى اتجاه البندقية وتريستا وسالونيك من أجل اسـتكمال النمو الضرورى والمهم للملاحة التجارية على الخط الملاحى الرئيسى الذى يسـلك طريق البحر المتوسط ، وعلى مدى قرن بتطور بناء السفن واسـتخدام البخار والكهرباء حدث تطور هائل فى النقل البحـرى والتجارة العالمية · ولهذا فان حرير الصين واليابان أصبح يذهب مباشرة لمرسيليا على سفن شركة المساجيرى ماريتيم وشركة P & O واتجه القطن الهندى الى طريق قناة السويس بدلا من الكاب ــ كما رأينا ــ حيث يتم توزيعه فورا الى برشلونه ومرسـيليا وجنوا ونابولى والبندقية وتريستا وبيريه وحتى أوديسا(٢١٠) ·

---

(٢٠٨) Farnie., op. cit., P.P. 456 — 7.

(٢٠٩) Bullétin Décadaire., No. 479., 12-4-1885. P. 815.

(٢١٠) Ibid.

قناة السويس طريق الاساطيل الحربية

ابان الثورات والصراعات المسلحة

لقد اتخذت أساطيل الدول البحرية مسارها عبر قناة السويس ابان الصراعات المسلحة فيما بينها وأيضا لاخماد الثورات التى قامت فى الشرق · ونذكر من هذه الحروب وتلك الصراعات المسلحة :

١ ـ الحرب الصينية اليابانية وقناة السويس (١٨٩٤ ـ ١٨٩٥) :

بدأ عهد جديد للتنافس من أجل الامبراطورية فى آسيا عندما نشبت الحرب الصينية ـ اليابانية وكان لنجاح اليابان وبالأخص باستيلائها على ميناء بورت آرثر أثره فى ازعاج الروسيا ، فأرسلت ثلاثة زوارق طوربيد سريعة للشرق عبر قناة السويس فسمحت لها شركة قناة السويس بالعبور الى السويس فى ٢٤ ديسمبر ١٨٩٤ خلال ٨¾ ساعة وهو أسرع عبور تم فى تاريخ قناة السويس ·

وادى انتصار اليابان الى اقتباسها لتكنولوجيا الغرب ، وسلحت فلاحيها للدفاع الذاتى ضد القوة البحرية للغرب · ونظر

الاوربيون الى الصين بعد هزيمتها الى أنها سوق ضرورية وأرض لأربعمائة مليون عميل • وأدى انتصار اليابان الى توقيع الادميرالية عقدا لبناء مدمرات من الطراز الاول ذات غاطس محدود حتى يمكنها من عبور قناة السويس • كما أدت الحرب الصينية اليابانية الى التوسع الاقتصادى لليابان التى فرضت تعويضا قدره ٥٠٪ أكثر من تكاليف الحرب ، وبذلك مولت صناعتها للجيل التالى • ومولت صناعة بناء السفن فيها اعتبارا من عام ١٨٩٦ عن طريق القروض الضخمة بفوائد بسيطة ، كما أعانت ملاحتها المحيطية بالمساعدات المالية فقد تم انشاء خط ملاحى «نيبون يوشن كاشا» فى عام ١٨٨٥ وتطور هذا الخط فى النمو . وأصبحت اليابان أعظم سوق أجنبية للقطن الهندى وحلت بذلك محل المانيا • ثم بدأ الخط الملاحى يتجه الى مسافات بعيدة صوب ثلاثة محاور : استراليا واوربا وسياتل Seatle (٢١١) • وكان لخدماتها المنتظمة من يوكوهاما الى لندن وانتورب عبر قناة السويس أثرها فى اجبار شركة P & O لافتتاح خدمات وسيطة ١٨٩٦ من لندن الى اليابان • وازدادت السفن اليابانية العابرة لقناة السويس من ½٪ من اجمالى حمولة القناة فى عام ١٨٩٦ الى ٣ر١٪ فى عام ١٨٩٧ والى ٨ر٢٪ فى عام ١٨٩٨ • وأصبحت اليابان فى عام ١٨٩٨ السابعة فى ترتيب الدول المستخدمة لقناة السويس بدلا من الدولة الحادية عشرة فى عام ١٨٩٦ ، وبذلك فاقت حمولات سفنها العابرة للقناة حمولة الروسيا والنرويج والدانمارك وايطاليا وأسبانيا(٢١٢) • وبلغ الخط الملاحى اليابانى « نيبون يوشن كاشا » فى عام ١٨٩٩ العميل الثالث عشر لقناة السويس والذى يلى مباشرة الخط الملاحى لشركة « شل » وكانت الاعانات التى تقدمها اليابان للسفن البريدية التابعة لها تمثل أكبر نسبة مارة فى القناة فيما عدا أسبانيا ، وهكذا أصبحت قناة السويس فى دائرة استخدام مستمر بشركات وخطوط ملاحية آسيوية مثلما استخدمت لمرور الجنود اليابانيين اعتبارا من عام

---

(٢١١) تقع سياتل على الساحل الغربى للولايات المتحدة الامريكية .

(٢١٢) Farnie., op. cit., P. 452 — 3.

١٨٩١ ، وبالمدمرات اليابانية اعتبارا من ١٨٩٧ . والخط الملاحى الصينى لعام ١٨٨١ يختلف عن خط الملاحة اليابانى « نيبون يوشن كاشا » الذى عمل بالتعاون مع التجار الأوربيين وبالأخص مع شركة صامويل التى أمدت اليابان بمعظم طلبات الحكومة اليابانية ابان الحرب . وعلى هذا فتح الاتفاق اليابانى – الانجليزى احتمالات التعاون السياسى ردا على التعاون الروسى – الصينى الذى نشأ عام ١٨٩٦(٢١٣) .

وقد أدت هزيمة الصين الى ظهور موجة جديدة من اعتداء الدول الكبرى عليها، وكان علامة بارزة على التوسع التجارى وازدياد نشاط وحركة السفن صوب الشرق الأقصى وبدأت اليابان فى بناء أسطول كبير جعل المحيط الهادى بؤرة تجمع العواصف وكانت معركة الحصول على امتيازات لتطوير موارد الصين قد شجعت سوذرلاند – مدير الخط الملاحى P & O لكى يأمل أن تحطم الصين احتكار الهند بتنمية زراعة الحبوب الزيتية والنيلة والجوت ، وأيضا جعلت شارل رو يأمل أن تجعل الصين لقناة السويس مستقبلا عظيما .

وفى الفترة فيما بين (١٨٩٤ – ١٨٩٨) ارتفعت حركة الملاحة بالقناة مع الصين واليابان بنسبة ٤٢٪ وارتفع نصيبها من اجمالى حمولة القناة من ٨ر١٦٪ الى ٢٠٪(٢١٤) .

٢ – الحرب الايطالية – الحبشية ١٨٩٤ – ١٨٩٦ :

ولم يحدث أية اعاقة أو تهديد للملاحة فى قناة السويس ابان الحرب : الحبشية – الايطالية فى (١٨٩٤ – ١٨٩٦) فلم تكن بريطانيا والدول الأخرى لتهتم بطريقة مباشرة بهذا الصراع(٢١٥) .

---

(٢١٣) Ibid.

(٢١٤) Ibid. P. 456.

(٢١٥) Yves van der Mansbrugher, les Garanties de la liberté de Suez, Paris. 1964. P. 51.

٣ - الحرب الأسبانية الأمريكية ١٨٩٨ وقناة السويس :

جذبت قناة السويس أيضا الولايات المتحدة الأمريكية نتيجة صراعها البحرى مع أسبانيا عام ١٨٩٨ ، ودخلت الولايات المتحدة الحرب مع أسبانيا فى أبريل ١٨٩٨ ، وكانت الولايات المتحدة قد سيرت خطوطا ملاحية مباشرة تربطها بالكاب فى عام ١٨٩٣ وكلكتا اعتبارا من ١٨٩٧ والى الشرق الأقصى فى عام ١٨٩٨ عبر قناة السويس وكانت أسبانيا هى أقدم دولة استعمارية فى أوربا قد منعتها بريطانيا بشكل عملى - ابان الحرب - من استخدام قناة السويس ، فى الوقت الذى سمحت فيه بريطانيا للادميرال ديوى قبل نشوب الحرب بين البلدبن باستخدام هونج كونج كقاعدة أمريكية وان يشترى بعض ناقلات الفحم البريطانية والسفن البخارية والفحم • وكان التعاطف الانجليزى ازاء الولايات المتحدة واضحا فى سياسة سولسبرى • وتركزت جهود الولايات المتحدة الرئيسية فى حربها ضد كوبا حيث تم حصار أسطول سيرفيرا فى سنتياجو ، وحصار مدخل الميناء ، وبعد أن تحركت وحدات الاسطول الامريكى من فلوريدا صوب كوبا فى ١٢ يونية أمرت الحكومة الاسبانية وحدات أسطولها الاحتياطى بالتوجه الى مانيلا عبر قناة السويس فى ١٥ يونية وأعلنت الولايات المتحدة أن بعض وحدات الاسطول الأمريكى السريعة ستعبر الاطلنطى وتضرب موانى أسبانيا بالبحر المتوسط اذا عبرت عمارة أسبانية قناة السويس • وأرسلت الولايات المتحدة بتعليماتها الى هاى - سفيرها بلندن - بسؤال سولسبرى فى ٢٥ يونية عن امكانية مرور سفن حربية أمريكية قناة السويس ، وهى دولة غير موقعة على اتفاقية الاستانة ١٨٨٨ (٢١٦) •

ولم تكن اتفاقية ١٨٨٨ **نافذة المفعول فى ذلك الوقت** ، فالمادة الاولى منها تعبر عن رغبة الدول فى أن تكون القناة دائما حرة ومفتوحة فى كل الأوقات (السلم والحرب) لكل الدول وهى

---

(٢١٦) Farnie., op. cit. P.P. 458 — 9.

السفن الحربية والتجارية على الســـواء دون النظر للعلم الذى تحمله • وقد أثار هذا المركز الشـــاذ شـــكوك وعدم ثقة وزارة الخارجية الأمريكية ، وتساءلت هل سترسل انجلترا تحذيرا مماثلا لذلك التحذير الذى وجهته الى كل من الروسيا وتركيا ابان حرب ١٨٧٧ ؟(٢١٧) ، أم هل ستمنع سفن الدول المتحاربة من المرور فى القناة ١٨٩٨ ؟ ودار سؤال حول موقف بريطانيا لا باعتبارها سيدة البحار ولكن باعتبارها القوة المسيطرة على مصر وعلى منطقة قناة السويس عسكريا ، وهذا معناه فى غياب « ميثاق عالمى » أن يكون قرار لندن هو النهائى واذا ما أثير هذا الموضوع على المستوى القانونى فان احتلال بريطانيا للقناة وسيادتها عليها ســـتجعل المناقشة عندئذ عديمة الجدوى نظرا للأمر الواقع(٢١٨) •

وغادرت وحدات الاسطول الاسبانى الاحتياطى قادش فى ١٦ يونية وعبرت جبل طارق ومالطة حيث وصلت الى بورسعيد فى ٢٦ يونية ، وعندئذ أعلنت وزارة البحرية الامريكية فى ٢٧ يونية أن وحدات الاسطول الامريكى غادرت البلاد متجهة الى الســـواحل الأسبانية لشن غارات عليها بأمل أن تقوم الحكومة الأســـبانية باستدعاء كامارا ـ قائد الأسطول الأسبانى ـ وان تقوم شركة قناة السويس فى نفس الوقت باعاقة مرور أسطول كامارا على أساس أنه سيعوق الملاحة فى القناة • وطلبت سلطات شركة قناة السويس من الأسطول الأسبانى وضع مبلغ ٥٢٠٠٠ جنيه استرلينى نقدا ومقدما وبذلك عطلت كامارا فى بورسعيد(٢١٩) •

وعندما كانت الولايات المتحدة الامريكية وأســـبانيا تتبادلان المذكرات بخصوص الأحداث فى كوبا أرسل وليام داى ـ وزير

---

(٢١٧) عن هذه الحرب وقناة السويس راجع للمؤلف ، الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس ص ٤٢٠ ـ ٤٢٧ •

(٢١٨) Crabité, Pierre the spoliation of Suez. London. 1940. P.P. 230 — 231.

(٢١٩) Farnie., op. cit., P. 459.

الدولة — فى ١٢ مارس ١٨٩٨ — بتعليمات الى القنصل الأمريكى العام بالقاهرة لكى يراقب بعناية تحركات الأسطول الأسبانى الذى يعبر قناة السويس وقد أوضحت تلك التعليمات مدى اهتمام واشنطون بمراقبة تحركات عدوها وأوضحت كل تلك الدلائل على أن الحرب بين الولايات المتحدة وأسبانيا كانت وشيكة الوقوع فى أية لحظة .
وأبحرت وحدات من الاسطول الاسبانى بقيادة أدميرال سيرفيرا من خليج فردى فى ٢٩ أبريل متجهة الى جهة غير معلومة ، وساد الاعتقاد بأنها متجهة الى الفلبين عبر قناة السويس . وأبرق القنصل الامريكى العام فى القاهرة فى ٣ يونية الى واشنطون بأن احدى القطع الحربية الأسبانية عبرت قناة السويس فى طريقها من برشلونة الى الفلبين . ولم يصل رد على هذه الرسالة البرقية ، ويرى كرابيتيه أنه ربما اعتقدت الحكومة الامريكية أنها ناقلة جنود ولا تحمل عسكريين ، وانه ربما من غير المفيد اثارة المسألة قبل أن تصل السفينة للبحر الاحمر . كما يذكر كرابيتيه أنه بعد اطلاعه على الأرشيف الأمريكى بالقاهرة لم يجد شيئا يلقى الضوء على المشكلة ، بينما عثر على برقية واردة من الحكومة الأمريكية تذكر أنه « فى حالة وصول أى وحدات من الأسطول الأسبانى لميناء بورسعيد حاول منعها من الحصول على الفحم أو أية امدادات أخرى لرحلة هدفها العمليات الحربية فى الشرق»(٢٢٠) .

علاوة على هذا فان الحكومة المصرية ، بناء على طلب من قنصل الولايات المتحدة فى بورسعيد ، فى ٢٧ يونية ، منعت تموين ، وحدات الأسطول الأسبانى التى وصلت لبورسعيد ، بالفحم ، ومنعت موردى الفحم فى بورسعيد من التعاقد أو الارتباط مع أحد المتحاربين حتى يتم التوصل الى قرار فى مسألة مبدأ عبورها(٢٢١) .

ولم تتجه الحكومة الأمريكية الى مجلدات القانون والاتفاقيات الدبلوماسية ولكنها فضلت منع الأسبانيين من الحصول على الفحم

---

(٢٢٠) Crabité, Pierre, op. cit., P.P. 231 — 2.
(٢٢١) Farn'e., op. cit., P. 459.

والمؤن ، فعلى الرغم من غياب قنصل أمريكا العام عن مصر ابان الأزمة الا أن نائبه : ايثلبرت واتس قام على الفور بالعمل الفعلى فقد توجه الى السوق المفتوحة واشترى كل كميات الفحم الموجودة والتى يمكن الحصول عليها ـ ولم يكن البترول قد استخدم بعد فى تسيير السفن ـــ ثم اتجه واتس بعد ذلك الى السلطات المصرية لبحث المسألة من شكلها القانونى وتناقش مع بطرس غالى باشا (رئيس الوزارة) حول هذا الموضوع • وكان هدف الحكومة الأمريكية منع السفن الأسبانية الحربية من العبور فى قناة السويس ، على أساس أن سفن الدول المتحاربة لا تعبر قناة السويس فى حالة الحرب • فقد أرسلت واشنطون ببرقية فى ٢٥ يونيه ١٨٩٨ الى السفير الأمريكى فى لندن توضح رغبة الولايات المتحدة الأمريكية فى ارسال سفينة حربية عبر قناة السويس ، ويطلب رأى الخارجية البريطانية فى هذا، مستعجلة الرد لمعرفة الموقف البريطانى • وكان جون هاى من أقدر السفراء الأمريكيين وأوسعهم أفقا ، وكانت التعليمات التى وصلت اليه تحتاج الى مرونة فائقة ، ذلك أن انجلترا كانت سترد بأن المادة الأولى من اتفاقية ١٨٨٨ لم تطبق ، فمصر التى تعنى فى الواقع انجلترا ، لن تسمح للدول المتحاربة بسفن مسلحة تعبر قناة السويس وسارع هاى بمقابلة ســـــولسبرى ، وجاء بالتقرير الخاص بهذه المقابلة : « أن الحكومة البريطانية تؤكد عبورنا القناة بســــــفن حربية»(٢٢٢) •

وعلمت الحكومة الأمريكية من سولسبرى أنه لا تمييز بين الدول الموقعة أو غير الموقعة بالنسبة لحقها فى استخدام القناة ، وأن بريطانيا لا تستطيع الاحتجاج لمرور الأسطول الأسبانى فى قناة السويس خشية الا تكون هناك سابقة تطبق على أسطول انجلترا نفسه عند عبوره القناة فى طريقه الى الشرق الأقصى(٢٢٣) •

---

(٢٢٢) «The attitude of the British government is that we are unquestionably entitled to the use fo the Canal for warships».

(٢٢٣) Crabité, Pierre, op cit., P.P. 233 — 4. Farnie., P. 459.

وعندما طلب قائد الأسطول الأسبانى فى بورسعيد التزود بالفحم ليمكن متابعة طريقه ، علقت الحكومة المصرية المسألة حتى تستشير فى ذلك وزارة الخارجية البريطانية التى قدمت مشورتها على هدى موقفها من هذه الحرب وقواعد الحياد المطبقة لديها ، وبمقتضى هذه المشورة ردت الحكومة المصرية بأنه لا يجوز تموين السفن المتحاربة بالفحم الا للحد الضرورى جدا تطبيقا للمادة الرابعة من معاهدة ١٨٨٨ ، وأن المقصود بالكمية الضرورية جدا ، الكمية التى تكفى للوصول الى أقرب ميناء يمكن للسفن دخوله سواء كان هذا الميناء واقعا فى اتجاه سير السفينة أو فى الاتجاه المضاد ، وكان يعنى هذا أن كمية الفحم التى يجوز للاسطول الأسبانى أن يحصل عليها هى الكمية التى تمكنه من الوصول لموانى الشاطىء الأسبانى ، وبهذا يجبر على العودة لأسبانيا(٢٢٤) .

هذا وعندما وصلت وحدات الأسطول الأسبانى لبورسعيد قام الضابط الادارى بالتوجه الى مبنى شركة قناة السويس لدفع رسوم المرور نيابة عن وزارة البحرية الاسبانية ، فأخبر أنه لا يمكن قبولها وكان لرفض قبول توقيعه تأثيره السيىء على الادميرال الأسبانى ، وأعلن أن ذلك اهانة موجهة الى كرامة أسبانيا . وأعلن موظفو شركة قناة السويس أن جميع رسوم المرور تدفع بالذهب وان أى تحريف لنص الامتياز فى وقت الحرب يمكن تفسيره على أنه محاباة ويكون له نتائج خطيرة على شركة قناة السويس . واستغرقت عملية جمع العملة الذهبية - من الأسبانيين - ٤٨ ساعة وتم نقلها من الاسكندرية والقاهرة الى بورسعيد . الا أن الأسبان لم يستطيعوا التزود بالفحم وهم مازالوا خارج ميناء بورسعيد ، لأنهم لم يجدوا أية كمية من الفحم يمكن شراؤها فى بورسعيد(٢٢٥) . فقد اشترى قنصل أمريكا كل كمية الفحم فى بورسعيد وقدرها ٢٠ ألف طن

---

(٢٢٤) عبد الله رشوان ، المركز الدولى لقناة السويس ونظائرها ، القاهرة ١٩٥٠ ص ١٨٢ .

(٢٢٥) Crabité, op. cti. P. 235.

وبذلك لم يكن أمام الأسطول الأسبانى سوى ٧٠٠٠ طن فحم على احدى سفنه الخاصة بنقل الفحم المرافقة للاسطول(٢٢٦) .

وعندما وجد وات أن أسطول الأعداء لم يبذل أى جهد لمغادرة بورسعيد احتج على تواجده المستمر فى ميناء محايد . وأصدرت الحكومة المصرية أوامرها للاسطول بالرحيل عن الميناء لأن مدة بقائهم زادت عن ٢٤ ساعة ، وهو أقصى حد مسموح به فى اتفاقية القسطنطينية ١٨٨٨ ، ورد الأسبان بأنهم انما يقومون بعملية نقل الفحم من احدى سفنهم الخاصة بنقل الفحم من أجل الابحار دون تأجيل . وأخطرتهم السلطات المحلية أنه من الممكن امدادهم بكمية من الفحم تكفى عودتهم فقط الى أقرب ميناء أسبانى(٢٢٧) .

وفى أول يوليو أرسل كامارا سفينتى امدادات الى السويس ولكن لم يسمح لهما بارسال احدى سفن نقل الفحم المحلية من بورسعيد معهما حتى يمكنهما التزود بالفحم فى البحر الاحمر . كما رفضت الحكومة السماح باصلاح السفن المعطوبة ، كل هذا أدى بكامارا الى الانسحاب بأسطوله (المكون من احدى عشرة قطعة بحرية) الى خارج ميناء بورسعيد . وفى مجلس العموم البريطانى أثار أحد الأعضاء سؤالا عما اذا كانت مصر أو بريطانيا مسئولة عن طول فترة بقاء سفن المتحاربين فى بورسعيد ، معارضين بذلك اتفاقية القسطنطينية . ورد كيرزون بأن الاتفاقية ليست فى دور التطبيق ، وأنها لم توضع بعد موضع التنفيذ وان المسألة بصفة أساسية متروكة للحكومة المصرية(٢٢٨) .

وبعد أن تزودت وحدات الأسطول الأسبانى بالفحم من سفن امداداتها خارج ميناء بورسعيد كان أسطول أسبانيا فى كوبا قد تم تحطيمه فى ٣ يوليو بعد خروجه من ميناء سنتياجو . وعاد كامارا

---

(٢٢٦) Farnie., op. cit., P. 459.

(٢٢٧) Ibid., Cf. Crabité. P.P. 335 — 6.

(٢٢٨) Ibid., P.P. 459 — 460.

ثانية الى بورسعيد فى ٤ يوليو ولكنه لم يصرح له بالبقاء أكثر من ٢٤ ساعة وهو الحد الاقصى للمرابطة فى القناة وعندئذ قرر اعادة ثلاث مدمرات الى أسبانيا لا تستطيع تحمل الرياح الموسمية فى المحيط الهندى ، وأن يصطحب ما تبقى من أسطوله ليعبر به قناة السويس بأمل التزود بالوقود فى موانى البحر الأحمر .

وسمحت الحكومة المصرية فى ٥ يوليو لمدمرتين بالتزود بالوقود (٢٠ طنا من الفحم لكل منهما) وللثالثة بأن تقوم بالاصلاحات فى بورسعيد بعد توقيع تعهد كتابى بأنها ستعود مباشرة الى ميناء ماهون وهو أقرب ميناء أسبانى . وقد عبر الاسطول الأسبانى فى القناة فى ٥ ، ٦ يوليو بعد تعطيله عشرة أيام ، وأخطرت الحكومة المصرية العمارة الأسبانية فى ٦ يوليو مغادرة السويس خلال ٢٤ ساعة ، ورفضت تزويده بالوقود فى السويس ، مجبرة كامارا على الرحيل سبعة أميال خارج المياه الاقليمية ، وقررت الحكومة الاسبانية استدعاء وحدات الاسطول التى يقودها كامارا لحمايةجزر الكنارى وأعاد كامارا عبور القناة فى ١٠،٩ يوليو وسمح له بالتزود بستمائة طن من الفحم من احدى سفن نقل الفحم بالميناء، فى بورسعيد مع تعهد مكتوب من كامارا أنه سوف يعود ادراجه الى أسبانيا .

وغادرت أخيرا وحدات الأسطول الأسبانى بورسعيد فى ١١ يوليو بعد اعاقتها وتأخيرها أسبوعين(٢٢٩) . وقد اعتصم بعض بحارة الأسطول الأسبانى فى بورسعيد وأمرت الحكومة المصرية السلطات القائمة بهذا الميناء بأن تعارض فى اعادتهم لسفنهم رغم ارادتهم على أساس أن هذا العمل مخالف لمبادىء الحياد . وهذه حالة لم تنظمها اتفاقية ١٨٨٨ ، فكان لابد للرجوع بخصوصها لقواعد الحياد كما رتبتها المبادىء العامة ، فى القانون الدولى ، لأن ما سكتت عنه المعاهدة يرجع فيه لهذه المبادىء(٢٣٠) .

---

(١٢٩) Farnie., P.P. 459 — 460.

(٢٣٠) عبد الله رشوان ، المركز الدولى لقناة السويس ص ١٨٣ .

وكان رفض انجلترا لتزويد سفن المتحاربين بالفحم فى موانى القناة هو تطبيق لقاعدة جديدة، وهو رفض امداد المتحاربين بالفحم، ثم بعد ذلك امتد الى المواد الحربية من ميناء بورسعيد الى كل الموانى المصرية بالنسبة لسفن المتحاربين · واضطرت انجلترا الى العمل فى مصر وان تستغل سيطرتها على قناة السويس بدلا من جبل طارق ومالطة من أجل مضايقة أسبانيا ومساندة الولايات المتحدة وتصرفت بريطانيا « كوصى على قناة السويس » أكثر من تطبيقها لنصوص اتفاقية القسطنطينية ، فهى جعلت من نفسها المفسر الوحيد للاتفاقية · فهى استخدمت ما يعن لها وتغاضت عما يتعارض مع مصالحها أو مصالح الولايات المتحدة التى لم تكن دولة موقعة على اتفاقية ١٨٨٨ بعكس أسبانيا التى كانت احدى الدول الموقعة على هذه الاتفاقية · واستخدمت الاتفاقية لاجبار الأسطول الأسبانى على مغادرة موانى القناة لأنها كانت فى عمليات حربية · واعترض رجال القانون على أن الاتفاقية (١٨٨٨) لم تكن فى دور التنفيذ نظرا للتحفظ البريطانى عليها فى أعوام ١٨٨٥ ، ١٨٨٧ · وبهذا أصبحت مجرد حبر على ورق(٢٣١) ·

هذا واتسم موقف كرومر خلال هذه الأحداث بالتعاطف الكامل مع الولايات المتحدة ، وقد امتدحه كرابيتيه لموقفه هذا(٢٣٢) .

وقد أثارت مساندة انجلترا الولايات المتحدة هذا استياء وعداوة كل أوربا للولايات المتحدة باعتبارها أول دولة غير أوربية تهزم دولة امبريالية أوربية ، وأثار هذا العمل ضيق أسبانيا التى نظرت الى المحايدين الانجليز باعتبارهم ألد أعداء أسبانيا أكثر من عدائهم للامريكيين أنفسهم أعدائهم فى الحرب . وقررت أسبانيا ردا على ذلك وضع بطاريات مدفعية بصفة دائمة فى الجبال المواجهة لجبل طارق وبذلك تخلق تهديدا جديدا وخطيرا لأمن طريق حوض البحر المتوسط عند مداخل المضايق ·

---

(٢٣١) A.S. White, The expansion of Egypt. op. cit., P. 315.

(٢٣٢) Crabité, Pierre, op. cit. P. 236.

كذلك ادى استسلام سنتياجو فى ١٧ يوليو الى تصميم الولايات المتحدة على اعادة تنظيم أسطولها الباسيفيكى عن طريق ارسال عمارة بحرية أمريكية الى مانيلا عبر قناة السويس مصحوبة بكل الوحدات البحرية المقاتلة مثلما هو مطبق فى حامية جبل طارق(٢٣٣) .

وبعد هدنة ١٢ أغسطس بين الطرفين المتحاربين ، سحبت اسبانيا أكثر من ٨٠٠٠ جندى من قواتها من مانيلا عبروا قناة السويس ، بينما أرسل عدد مماثل من القوات الامريكية (٨٠٠٠ تقريبا) الى هناك فى نفس طريق السويس(٢٣٤) .

وهكذا استفادت قناة السويس اقتصاديا من حركة السفن الحربية والجنود ابان هذه الحرب الاسبانية الامريكية . كذلك شجعت هذه الحرب اعادة احياء مشروع شق قناة بنما وذلك تحت الاشراف الأمريكى ، على الرغم من أن الكرامة الأمريكية فضلت نيكاراجوا على طريق بنما ، وشوهت سمعة قناة السويس ، وأن شق مثل هذه القناة لعبور السفن سوف يعطى أمريكا ملكية قنوات Sult St. Marie التى ازدادت حمولات السفن العابرة بها فى ١٨٨٩ عن حمولة قناة السويس . وتعويض منتجى القمح لغرب أمريكا للخسارة التى لحقت بهم بسبب تسهيل قناة السويس للقمح الهندى من منافسة القمح الأمريكى . ولكن شق هذه القناة التى رغبت فيها الولايات المتحدة كانت بهدف استراتيجى مثل قناة كييل وبعكس قناة السويس وقناة مانشستر(٢٣٥) .

ودفع هذا النجاح الحكومة الى أن تسرع برفع التحفظ الموضوع منذ عام ١٨٥٠ على مسألة القناة الموصلة بين المحيطين ،

---

(٢٣٣) Farnie., P. 461.

(٢٣٤) Ibid. op. cit., P. 461.

(٢٣٥) Ibid, PP. 465 — 6.

فقد تعهـــدت الولايات المتحدة وبريطانيا العظمى فى معـــاهدة كلايتون ــ بولوار(٢٣٦) بعدم ممارسة اشراف منفرد على هذا الممر البحرى الكبير بعد انشائه ، ومع ذلك فقد أعلن الرئيس هاى منذ ١٨٨٠ ان هذه القناة مادامت شريط الموانى الامريكية الواقعة على المحيط الاطلسى والواقعة على المحيط الهادى ، يجب أن توضـــع تحت اشراف الولايات المتحدة . وتطلبت المسألة حلا سريعا عندما وضعت الولايات المتحدة أقدامها فى جزر المحيط الهادى . وكانت بريطانيا مشغولة بحرب جنوب أفريقيا ، وبعد عامين من المفاوضات حصلت الحكومة الامريكية بمعاهدة « هاى ــ بونسيفوت » ــ (١٨ نوفمبر ١٩٠١) على حقها فى انشاء هذه القناة بفردها وعلى أن تقيم فيها الاستحكامات وقوة من البوليس العسكرى(٢٣٧) .

وقد خفضت الحرب الأسبانية الأمريكية بشكل كبير تجارة الفلبين عام ١٨٩٨ وصادرات أسبانيا الفلبينية فى (١٨٩٨ ــ ١٨٩٩)، فقد انخفضت الحمولة الأسبانية المارة بقناة السويس بنسبة ٢٤٪ فى عام ١٨٩٩ .

وأدى انتصارا أمريكا الى تكوينها امبراطورية فى الباسيفيكى وجعلت الولايات المتحدة قوة آسيوية وزادت من حمولة الأسطول الأمريكى الذى استخدم قناة السويس بشكل عظيم . فقد ارتفع من ١٥٣١ طنا فى عام ١٨٩٨ الى ٦٧٦٩٠ طنا فى عام ١٨٩٩ كما أدت ثورة الفلبين (التى بدأت فى فبراير ١٨٩٩) الى أن تقوم الولايات المتحدة الأمريكية بارســـال ١٠٢٦٩ جنديا من قواتها عبر قناة السويس بينما عاد ١٢٨١٢ جنديا أسبانيا الى بلادهم . وكانت واردات أمريكا عبر قناة الســـويس أكثر من صادراتها مثلها فى ذلك مثل فرنسا والمانيا ولكن بخلاف انجلترا . فقد استوردت الجوت من الهند والسكر من جاوه والقنب من مانيلا ، والنيكل من كاليدونيا الجديدة .

---

(٢٣٦) كلايتون هو وزير خارجية تركيا آنذاك ــ جلال يحيى ــ مشـكلة بنمـا ص ٣٨ .

(٢٣٧) رينوفان ، العلاقات الدولية جـ ١ ص ٦٩٣ ــ ٦٩٤ .

وكانت أولى صادراتها عبر قناة السويس (فى عام ١٨٩٩) هو الفحم الذى شحن الى كولومبو ومانيلا لحساب أسطول الولايات المتحدة الأمريكية ٠

وفى عام ١٩٠٠ بدأت أولى شحناتها الى بورسعيد من الفحم وأولى شحناتها من الفوسفات من فلوريدا الى اليابان عبر قناة السويس فى مايو ١٩٠١ ٠ وحملت السفن الأوربية ، وبالأخص الألمانية البضائع الأمريكية الى آسيا ، وبدأت تجارة الباسيفيكى تتدفق عبر قناة السويس وتزداد اعتبارا من عام ١٩٠١(٢٣٨) ٠

وهكذا خبت قوة أسبانيا الاستعمارية وظهر فراغ فى المنطقة ملأته قوة غربية جـــديدة على آســـيا ، تلك هى الولايات المتحدة الأمريكية ، وخضعت جزر الفلبين للسيادة الأمريكية(٢٣٩) ٠

٤ ـ حرب البوير وقناة السويس ١٨٩٩ ـ ١٩٠٢ :

أدى التوسع فى استخراج الذهب من مناجم جنوب أفريقيا فى اقليم الراند الى الازدهار الاقتصادى (١٨٩٢ ـ ١٨٩٦) فى جنوب أفريقيا وشجع جامسون على القيام بحملته فى الترنسفال من أجل السيطرة على مناجم الذهب لصالح بريطانيا ، مثلما تم ضم حقول الماس فى عام ١٨٧١ ، وفشلت الحملة فشلا ذريعا ، وشعر ركاب السفن البريطانية بالأسى وهم يلوحون لجامســـون وزملائه أثناء عبورهم القناة فى طريقهم من دربان بجنوب أفريقيا ـ الى بلايموث (٢١ يناير ـ ٢٣ فبراير ١٨٩٦)(٢٤٠) ٠

وكانت انجلترا مصــــــــممة على تأمين ممتلكاتها فى جنوب أفريقيا لتأمين طريق الكاب الذى مازال يمر به ٣٧٪ من اجمالى تجارة انجلترا مع الشرق خلال عام ١٨٩٨ ٠ وكشفت حرب البوير

---

(٢٣٨) Farnie., op. cit., P. 465.

(٢٣٩) Harrison, Brian, South-East Asia. P. 217.

(٢٤٠) Ibid. P. 463.

عن عزلة بريطانيا عن القارة ، لأن الرأى العام الأوربى كان ضد حرب البوير • وعندما نشبت الحرب فى ١٢ أكتوبر حركت فرنسا أسطولا كبيرا صوب البحر المتوسط وأرسلته عبر قناة السويس فى ٢ نوفمبر فى طريقه الى جزيرة مدغشقر • وكان ذلك مصدر ازعاج لكيرزون لتأمين الخليج العربى ، وأجبرت بريطانيا على تسوية علاقاتها مع البرتغال ، والمانيا والولايات المتحدة ، وأن تحول سفن ناقلات الجنود الهندية الخاصة بها من قناة السويس الى طريق الكاب • وعلى هذا انخفض عدد القوات البريطانية المستخدمة أو المارة بقناة السويس من ١٩٫٠٠٠ جندى فى عام ١٨٩٨ الى ١٥٫٠٠٠ جندى فى عام ١٨٩٩ الى ٥٦٠٠ جندى فى عام ١٩٠٠ • وقد أدى انخفاض الحامية البريطانية بالهند الى ٥٠٠٠ جندى الى تشجيع التوسع الروسى فى اتجاه الخليج العربى • كذلك قاست شركة P & O البريطانية من انخفاض عدد ركابها وبالتالى دخلها ، ولكنها شيدت أولى ناقلات الجنود الخاصة بها فى عام (١٨٩٩ - ١٩٠٠) وزودت بأسطح عريضة للوحدات العسكرية ، وبلغت سرعتها ١٥ عقدة • وخلال عام ١٩٠٠ انخفضت حمولة قناة السويس ٩ر١٤٪ ، ، بينما ازدادت السفن غير البريطانية المارة بقناة السويس بنسبة ٢٥٪ وبلغت نسبة الحمولة البريطانية فى اجمالى حمولة قناة السويس ٦ر٦٦٪ فى عام ١٨٩٩ ، و ٦ر٥٧٪ فى عام ١٩٠٠(٢٤١) •

وبعد هزيمة البوير عاد المتطوعون الأوربيون الى وطنهم عبر قناة السويس ، وقد قوبلوا بالهتاف والتحية من السكان الأجانب ببورسعيد . بينما قامت السفن بتحية كروجر عندما مر بها ، فيما عدا السفن الانجليزية بطبيعة الحال • وذلك على طول الطريق من جيبوتى حتى السويس ، وحياه الركاب من على ظهر السفن ، عندما كانت السفينة الحربية Geldenland التى اقلته تمر بجانبهم(٢٤٢) •

---

(٢٤١) Farnie., op. cit., P. 454.

(٢٤٢) Farnie., P. 464.

وأقامت بريطانيا امبراطوريتها الجـــديدة على محاور ثلاث مدن : كلكتا ـــ القاهرة ـــ الكاب ، وكان الفضل فى انشاء هذه الامبراطورية الأرضية للقوة البحرية ، فقد اخترق سلاح المحيط قلب هذه الجزيرة القارية للعالم القديم ، بينما ربطت قناة السويس القوة البحرية للمحيطين الشرقى والغربى ، ونقلت رأس الرجاء الصالح الى رأس البحر المتوسط ، وأمدت قناة الســـويس خط المواصلات البحرى الداخلى باعتباره القنطرة الوحيدة بين المحيطين العظيمين وكانت ملكية بريطانيا لهذه القنطرة قد أجبرت الاعداء على القيام بدائرة ضخمة حول رأس الرجاء الصالح ، ولكن ذلك تطلب من انجلترا ـ فى نفس الوقت ـ الاحتفاظ بقوات ضخمة للمحافظة على هذه القنطرة(٢٤٣) ٠

ولم تظهر أية مشاكل أو عقبات ، ابان حرب البوير (١٨٩٩ ـــ ١٩٠٢) ، بالنسبة لحرية المرور فى قناة السويس . فقد اتبعت الحكومة المصرية وجهة نظر الحكومة البريطانية باعتبار الصراع موضوعا داخليا خاصا بالامبراطورية البريطانية ، وليس موضوع صراع بين دول ذات سيادة(٢٤٤) ٠

٥ ـ ثورة البوكسير ١٩٠٠ ـ وقناة السويس :

كذلك أدت ثورة البوكسير Boxer ، وهى ثورة الصينيين المعادين للأجانب فى محاولة لطردهم والقائهم فى البحر ٠ فهاجموا المسيحيين الأجانب والبضائع الأوربية وكل ماهو غربى ، وأرسلت الدول الاوربية حملة عسكرية للصين عرفت باسم : Pekin Expedition وقد احتفت المستعمرات الأجنبية بهذه الحملة عند مرورها بها ٠ فقد لقيت الترحيب فى ميناء بورسعيد وهى فى طريقها الى الصين وأيضا عند عودتها من هناك ٠ وتكونت هذه الحمـــلة من ٣٧٣٧٧ روسيا ، ٣٤٥٢٢ فرنسيا ، ٢٤٤٧٨ المانيا . وبلغت الزيادة فى القوات الألمانية العابرة للقناة زيادة ملحوظة ، لأن ٤٠٠٠ جندى

---

(٢٤٣) Ibid.

(٢٤٤) Yvls Van Der, Men'sbrugghs, P. 53.

فقط عبروا القناة فى عام ١٨٩٨ ، ٢٠٠٠ خـــلال عام ١٨٩٩ .
وعوضت حملة الصين هذه قناة السويس فى انخفاض عدد الجنود المارين بها ابان حرب البوير ، والذين تحولوا الى الكاب وقد ارتفعت نسبة الجنود المارة بقناة السويس نتيجة حرب البوكسير الى ٤٢٪ أى بمقدار ١٥٠٠٠ جندى لأول مرة ودفعت رسوم مرور لقناة السويس مقدارها ١٨٠٠٠٠ جنيه استرلينى لشركة قناة السويس ، أو ما يعادل ٤٫٨٪ من ايراد قناة السويس عام ١٩٠٠ . هذا علاوة على أن ازدياد حركة مرور السفن الحربية بالقناة خلال هذه المدة متجهة الى الصين ساند عمليات شحن الفحم فى قناة الســويس واستنزف قوة أسطول البحر المتوسط وأدى الى الفزع هناك خلال يونية ويوليو ١٩٠١ بعد اعلان فرنســا فى مايو عن نواياها فى تحريك ١٤ سفينة حربية الى حوض البحر المتوسط فى مناورات خاصة(٢٤٥) .

٦ ـ قناة الســويس والحرب الروسية ـ اليابانية :

عندما بدأ شبح الحرب الروسية اليابانية ١٩٠٤ ، قدمت وزارة البحرية البريطــانية تقريرا سريا الى لجنة الدفاع الامبراطورى I.D.C. فى ٢٧ يناير ١٩٠٤ حول الخطة التى ستتبع اذا ما نشب الصراع بين الروسيا واليابان واقتحم الاسطول الدردنيل . ففى حالة اذا ما خرق الروس المعاهدات وعبروا المضايق وأثاروا الحرب مع انجلترا ففى هذه الحالة هناك أربعة احتمــالات أمام انجلترا :

١ ـ انزال قوات بريطانية كافية العدد فى جزيرة ليمنوس وهى تقع غرب المضايق مباشرة تكون لديها تعليمات بضرب الروس ، حالما يخرجون من المضايق وهو أسلوب بسيط وفعال ولكنه لقى اعتراضين : الأول دبلوماسى والثانى عسكرى . فمن الناحية الدبلوماسية سيجعل ذلك العمل انجلترا فى صورة الدولة المعتدية ، وعســكريا فان جزيرة ليمنوس باعتبارها

(٢٤٥) Farnie,, op. cit., P.P. 464 — 5.

مرسى آمنة معرضة للهجوم من جانب زوارق الطوربيد وهو أمر محتمل من جانب الروس ٠

٢ ــ ضرورة ابقاء قوة عسكرية بريطانية كبيرة وذات كفاءة فى شرق حوض البحر المتوسط واخطار الروس بأن أية محاولة لاستخدام قناة السويس سوف تقاوم ، وسيكون هذا له فاعليته من حيث ان الطريق البديل حول الكاب سيكون مجالا لمخاطر كثيرة اذا ما فكر الروس فى استخدامه زمن الحرب ويجب الحذر لمقابلة الاسطول الروسى عند مسافة بعيدة وخارج المياه القريبة من قناة السويس من أجل المحافظة على حيادها وبذلك لا يشكل أى صعاب ٠

٣ ــ ويجب اطلاق النار فورا اذا أصر الروس على محاولاتهم الوصول للبحر الأحمر ولكنهم فى الغالب سيحجمون عن صراع ميئوس منه ، واذا أصروا بدلا من أن يعودوا للبحر الاسود للابحار غربا باحثين عن استقبال حسن فى بنزرت أو طولون فان ذلك أمر غير مرغوب فيه لانجلترا ، فمن الناحية الاستراتيجية يجب معارضة ومنع أى ارتباط وتحالف بين الاسطولين الفرنسى والروسى فى البحر المتوسط ، ومن الناحية الدبلوماسية ان تحالف البحارة الفرنسيين والروس فور تلقيهم الرفض من جانب البريطانيين فان ذلك لن يؤدى الى قبول دولى ٠

ونصحت اللجنة فى تقريرها عدم القيام بأية محاولة لمنع الأسطول الروسى من عبور قناة السويس ، وانما يجب أن يقتفى الاسطول البريطانى أثره على الفور ، بأن يسير خلفه تماما بأقوى وأضخم السفن الحربية البريطانية ٠ عندئذ سيحدث بهذا العمل البحرى احتجاجات شديدة فى بطرسبورج بحجة أن السفن الروسية لن يسمح لها الانجليز أبدا بالمشاركة فى الحرب ويجب على انجلترا عندئذ أن تتخذ من الاجراءات ما يمنعهم من ذلك ٠ وعندما يحدث مثل هذا الاحتجاج يستحسن عندئذ سحب السفير البريطانى فى بطرسبورج وسيصبح الروس عندئذ فى موقف حرج ، فسفنهم فى

القناة وبينها وبين موطنها أسطول بريطانى له السيادة وتسهيلات التموين بالفحم الخاصة بها ستكون غير مفيدة لهم لبعدها ويصبح من السهل عندئذ اللحاق بهم ويصبحون تحت رحمة الاســـطول البريطانى بعيدين عن أية مساعدة فرنسية وبعيدين عن أى ميناء ليجهزوا أو يصلحوا أسطولهم · وسيكون فى مقدور انجلترا عندئذ ضربهم فى أية نقطة فيما بين السويس وفلاديفوستك أو احتجازهم مثلما احتجز الاسطول الانجليزى الاسطول الدنمركى فى عام ١٨٠٧ . وابقاء الاســطول الروسى حتى نهاية الحرب الروسية اليابانية أو صدور اعلان رسمى بان عملهم ضد اليابانيين سوف يكون بمثابة اعلان حرب ضد الانجليز ، هذه الملاحظات التى أوردها تقرير وزارة البحرية فى حالة اذا كان اسطول البحر الأسود الروسى سوف يرسل الى الشرق الأقصى(٢٤٦) ·

واعتبرت انجلترا عبور الأسطول الروسى للمضـــايق خرقا للاتفـــاق ، اللهم اذا ارتدى الجنود الروس الزى المدنى وعبروا المضايق على سفن غير مسلحة ، وترفع علما تجاريا ، فلن يعد ذلك خرقا للمعاهدة(٢٤٧) ·

ورأت اللجنة ان هذه الشكوك الدبلوماسية يجب ألا تجعل هناك اختلافا فى الطريقة التى ســتتبعها بريطانيا وهو أن مرور السفن الحربية الروسية سواء مسلحة أم غير مسلحة فانه يعد خرقا للاتفاقية عندما تكون المناورات تهدف الى عمليات عسكرية مباشرة ، ويجب أن تكون هناك مدمرات بريطانية متمركزة فيما بين عدن والشرق الأقصى بما فيه الكفاية للتعامل مع المدمرات الروسية التى فى طريقها ، فليس من الضرورى عندئذ متابعتها واقتفاء أثرها داخل قناة السويس بأية سفينة حربية(٢٤٨) .

---

(٢٤٦) CAB 38/417. Confedential P.R.O. op. cit.

(٢٤٧) Ibid.

(٢٤٨) Ibid.

وعلى أية حال فانه بعد الاتفاق الودى مع فرنسا ١٩٠٤ شعرت انجلترا بالأمان فى حوض البحر المتوسط وبدا لها الاعتراف بالمطالب الروسية الخاصة بالمضايق . ففى محادثات الملك ادوارد السابع وشارلز هاردنج فى أبريل ١٩٠٤ وافق على : « انه لايبدو أن هناك سببا فى منع مرور السفن الروسية بالدردنيل مثلما كنا نحاول فى الماضى »(٢٤٩) .

وأدى تحسن العلاقات بين الروسيا وانجلترا (١٩٠٧) الى تصريح جراى (Crey) بأن بعض الامتيازات يجب أن تعطى للروسيا فيما يتعلق برغبتها فى فتح المضايق ، والاتفاق مع الروسيا على أية حال قد أمن مناطق الاقتراب للهند من فارس وافغانستان مثلما أبعد الاتفـــاق الودى الخطر الفرنسى عن قناة الســــويس من السودان(٢٥٠) .

ولم يبق أمام انجلترا خطر بحرى يتهددها الا من الأسطول الألمانى الذى أخذ يشق طريقه لمنافســـة انجلترا فى ســـنوات مقبلة(٢٥١) .

---

(٢٤٩) Hallberg., op. cit., P. 319.

(٢٥٠) Ibid. P.P. 319 — 320.

(٢٥١) عن المباراة البحرية بين انجلترا والمانيا راجع كتاب : فشـــر ، تاريخ أوربا فى العصر الحديث ص ٤٣٤ ــ ٤٣٥ .

الفصـــل السادس

« قناة السويس بين الحياد والتدويل وحرية المرور »

انفردت انجلترا باحتلال مصر والسيطرة على قناة السويس ولم تكن هناك منظمات عالمية وقتذاك تقرر المركز الدولى لقنـــاة السويس • فمنذ تدخلها باسم حماية القناة أصبح من الواضح أنه لا عقد امتياز عام ١٨٥٦ أو فرمان السلطان يعطيان الحماية أو الضمان الكافى لحيادها • فلم تكن هناك قواعد للقانون الدولى مطبقة على قناة السويس • ولذلك أصبح من الضرورى وجود **اتفاقية خاصة بتحديد مركزها الدولى ولضمان أمنها ضد أى هجوم** • وفى الوقت نفسه كان الاحتلال الانجليزى لمصر قد أعطى لانجلترا اليد الطولى للسيطرة على قناة السويس •

ولم ترض الجماعة الدولية بهذا الأمر وبالأخص فرنسا التى تقلص نفوذها فى مصر ، الأمر الذى أصاب الدبلوماسية الفرنسية بخيبة أمل وخاصة أنها لم تحصل على مقابل لهذا الانحســـار لنفوذها من انجلترا فى مكان آخر ، وازدادت عداوة فرنسا لانجلترا فى المسألة المصرية خاصة بعد اكتشاف فرنسا أن الاتفاقية المالية عام ١٨٨٥ لم تؤد بأية حال من الأحوال ، دورها فى الجلاء المبكر عن مصر • وأيضا اتفاقية درمندوولف ١٨٨٧ التى لم تقبلها فرنسا لأن أى حل للمسألة المصرية بدونها غير مقبول(١) •

ونشطت الجمعيات القانونية ورجال القانون لدراسة المركز الدولى لقناة السويس بصفة خاصة والقنوات بصفة عامة ، وذلك

(١) Sanderson., op. cit., P. 114.

غداة الاحتلال البريطانى لمصر • فاجتمع فى بروكسل فى ١٧ ، ١٨ ، ١٩ أكتوبر ١٨٨٢ — بناء على مبادرة من الاتحاد البريطـــانى — لدراسة موضوعات مختلفة ومنها التحكيم الدولى ودراسة حياد القنوات المائية الدولية ، وطرحت المسائل الآتية :

١ ـ تحديد معنى الحياد •

٢ ـ هل تعتبر القنوات الدولية كممرات ملاحية دولية ؟

٣ ـ مدى سيادة الدولة على القناة التى تمر عبر أراضيها ؟

٤ ـ عبور القوات العسكرية والسفن والامدادات العسكرية عبر تلك القنوات •

٥ ـ العمليات العدوانية على ضفاف القنوات وعلى موانيها •

٦ ـ الحياد والادارة والحماية للقنوات التى تخضع لضمان من جانب المحاكم الدولية(٢) •

وعلى أية حال لم تسلم أوربا بحق انجلترا فى السيطرة المطلقة على قناة السويس خاصة بعد أن ازدادت المصالح الاســتعمارية والاقتصـــادية للدول الأوربية عبر قناة السويس التى أصـــبحت الطريق الحيوى لأســـاطيل الدول الأوربية التجارية والحربية على السواء(٣) •

وقادت فرنسا الحملة الدبلوماسية ضد انجلترا بدون هوادة، ونجحت ـ كما رأينا ـ فى الربط بين المسألة المالية ومشكلة قناة السويس(٤) •

هذا فى الوقت الذى شعرت فيه بريطانيا بضعف مركزها فى مصر وعدم شرعيته ، فلم يقر السلطان أو الشعب المصرى أو معظم

---

(٢) Bullétin Décadaire, No. 390., 22-10-1882.

(٣) راجع الفصل الخامس •

(٤) راجع الفصل الأول •

الدول الأوربية الكبرى لبريطانيا باحتلال مصـــر وتدعيم مركزها السياسى والحربى هناك • لذا نجد ســــاسة بريطانيا يحاولون استرضاء السكان والدول الأوربية باعلانها بين الحين والآخر ، أن احتلالها مؤقت ، وأن قواتها ستجلو عن مصر بمجرد استتباب الأمن والنظام فى ربوع البلاد وتوطيد سلطة الخديوى •

وغداة موقعة التل الـــكبير بشـــهر واحد بحث جرانفيل مع بسمارك مسألة التوصل الى اتفاقية خاصة بحرية المرور فى قناة السويس • فاقترح جرانفيل أن تصبح حرية المرور عبر قناة السويس زمن السلم والحرب مضمونة وآمنة لكل الدول البحرية تحت ضمان دولى وأن مصر يجب أن تعترف بها الدول « كدولة محايدة » على غرار بلجيكا(٥) •

ورأى جرانفيل أنه بذلك ســـيحد من أطماع وأحقاد الدول الأخرى وأن يلقى عن كاهل انجلترا حمل بقائها فى مصر الذى يكلفها الكثير ، وأنه اذا أصبحت مصر بلدا محايدا فانها تحتاج فقط الى جيش صغير لا يكلفها الكثير • ولم يقترح جرانفيل حياد القناة • وأكد جرانفيل لبســـمارك عدم موافقته على حياد قناة السويس • فلا يوجد وزير بريطانى فى مقدوره الموافقة على أن يغلق هذا الممر المائى أمامنا فى حالة الحرب • ولكن اذا لم تعلن مصر بلدا محايدا فان انجلترا ستقوم بحماية البلاد بمفردها(٦) • ولكن جرانفيل تخلى ــ بعد ذلك بأيام ــ عن فكرة حياد مصر ، وصرح بانه سيقترح قريبا اتفاقية دولية لضمان حرية الملاحة فى قناة السويس(٧) •

وكانت أولى محاولات الحكومة البريطانية فى هذا الصدد ،

---

(٥) German Diplomatic Documents., Dugdale. Vol. 1. PP. 163 — 4.

(٦) Ibid

(٧) Ibid

منشور لورد جرانفيل الى الدول الاوربية الكبرى فى ٣ يناير ١٨٨٣ تناول فيه مركز قناة السويس الدولى حسبما تراه بريطانيا(٨) .

واهتمت وزارة الخارجية الفرنســـية باثارة المسألة المصرية وقناة السويس ، وحاولت استمالة الدول الأوربية . فأرسل جول فيرى – وزير خارجية فرنسا – الى سفراء فرنسا فى برلين وفيينا وسانت بطرسبورج وروما والاستانة بالنسبة للاجراء الخاص بعقد اتفاقية قناة السويس واقترح عقد مؤتمر بالقاهرة لوضع اسس الاتفاق وأن يمثل كل دولة مندوبان بما فيها مصر وتركيا ، وتكون المسودة التى تتوصل اليها اللجنة مقدمة لتتخذ بعد ذلك شـــكلا رسميا فى اطار اتفاقية محددة فى مؤتمر سيحدد مكانه حالما تنتهى أعمال هذه اللجنة ،وهو أمر اتبع أيضا فى اتفاقية نهر الدانوب فى لجنة « جالاتز » Galats وأن لجنة دولية بسيطة تتشاور بشكل غير رسمى بالقاهرة فى مقدورها دراسة المسألة الصـــعبة الخاصة بالضمانات الضرورية لحرية المرور فى قناة الســـويس والشروط الملحقة بها ، وتمهد الطريق بدون التأثير فى أعمال المؤتمر القادم(٩) . وكان هذا الاقتراح فى رأى فرى – على جانب كبير من الأهمية لتسوية الجانب السياسى فى المسألة المصرية(١٠) .

وقوبلت فكرة عقد لجنة بالقاهرة ، لوضع الأسس والترتيبات الخاصة بمشكلة قناة السويس بمعارضة شديدة من جانب جرانفيل الذى تمسك بمنشوره الصادر فى يناير ١٨٨٣(١١) .

---

(٨) راجع نص المنشور وتحليله ونقد بنوده : عبد العزيز الشناوى ، تكتل الدول لتدويل القناة . مجلة كلية الاداب – مجلد ٢٣ ج ١ مايو ١٩٦١ ، جامعة القاهرة ص ١٥ .

(٩) المؤتمر الخاص ببحث المالية المصريه .

(١٠) Julles ferry/ambassadeurs de France à Paris 1-2-1885. D.D.F.T.5. No. 550

(١١) Granville/lyons, F.O. 31-2-1885. Parl Pap. Egypt. 19 (1885) No. 5.

ودار حديث بين جرانفيل ووادنجتون ـ سفير فرنسا بلندن ـ فى مطلع عام ١٨٨٥ حول مسألة عقد مؤتمر بالقاهرة ، حيث صرح جرانفيل بأنه من المستحيل الدفاع أمام البرلمان عن مسألة عقد لجنة فى القاهرة تعالج مسـألة خطيرة فى القانون الدولى • وعندما استفسر وادنجتون : هل هو يرفض اختيار القاهرة أم يرفض فكرة اللجنة ؟ رد جرانفيل بأنه يرفض الاثنين • ثم تحدث جرانفيل طويلا حول اقتراحه الخاص بالمفاوضات المباشرة بين الحكومتين مؤكدا بأن الوفاق ـ عندئذ ـ سيكون سهلا • الا أن وادنجتون رأى أن ذلك سيستغرق وقتا طويلا • وأشار وادنجتون فى معرض حديثه مع جرانفيل بأن القناة عمل فرنسى ، الا أن أربعة أخماس الحركة بها انجليزية(١٢) •

وهكذا نرى الدبلوماسية البريطانية تحاول حصر مشكلة قناة السويس بين الدولتين بينما فرنسا تسعى لجر الدول الاوربية معها فى تكتل ضد انجلترا •

ورفضت الحكومة البريطانية رفضا قاطعا ـ لأسباب سياسية ـ فكرة بحث مسألة قناة السويس فى لجنة تعقد فى مصر ، ولكنها وافقت من حيث المبدأ على اللجنة الدولية ولذلك اقترح جول فرى عقد المؤتمر فى باريس بدلا من القاهرة(١٣) • الا أن جرانفيل طلب أن تكون المفاوضات فى لندن ، ولكن وادنجتون أوضح له معارضة الروسـيا والمانيا لعقد الاجتماع بها بعكس باريس التى سيوافق عليها كافة الأفراد(١٤) •

وكان وادنجتون قد اختار القاهرة ـ بادىء الأمر ـ كمكان مناسـب من أجل الحصـول على المعلومات الضـرورية الفنية

---

(١٢) Waddington/ferry, Lond. 18-2-1855 D.D.F. T. 5. No. 586..

(١٣) Ferry/ambassadeur de france, circulaire. 22-2-1885 D D.F. T. 5. No. 594.

(١٤) Waddington/ferry, 25-2-1885 D.D.F. T. 5. No. 597.

والطوبوغرافية(١٥) • ووافق جرانفيل آخر الأمر على عقد المؤتمر الخاص بقناة السويس فى باريس بدلا من لندن(١٦) • وهكذا اجتمع المؤتمر فى باريس بدلا من القاهرة ، وكان هدف ممثلى الدول هو الحيلولة دون الاقلال من القناة كمجـــرد اقطاعية من اقطاعيات الامبراطورية البريطانية ، وتأكيد أهميتها وحيويتها العالمية وأهميتها أيضـــا لأوربا وطابعها الدولى وضمان حيادها عن طريق اتفاقية دولية •

ونادى تصريح لندن الدولى فى ١٣ مارس ١٨٨٥ باجماع الدول على الرغبة فى التوصل الى اتفاقية تضمن حرية المرور فى القناة لكل الدول وفى كل الأوقات(١٧) .

المزاحمة بين الدول للاشتراك فى مؤتمر باريس ١٨٨٥ لتحديد المركز الدولى للقناة :

كانت عضوية لجنة باريس الدولية مقصـــــورة على الدول الموقعة على هذا التصريح • الا أنه قد حدث تزاحم بين الدول الأوروبية المتوسطةوالصغيرة علىالاشتراك فى عضوية لجنة باريس الدولية مثـل الســـويد والنرويج والدانمارك وبلجيكا واليونان والبرتغال(١٨) . وانهالت طلبات هذه الدول على وزارة الخارجية البريطانية • واستفسرت الحكومة الفرنسية من الخارجية البريطانية عما اذا كانت كل الدول البحرية Maritime Powers يجب

---

(١٥) Granville/lyons, F.O. 25-2-1885. Parl. Pap. op cit. No. 7.

(١٦) Granville/lyons 26-2-1885. Parl. Pap. Egypt 5 (1885) No. 29.

(١٧) انظر نص التصريح فى كتاب : عبد العزيز الشناوى وجلال يحيى ، وثائق ونصوص ص ٦٤٩ •
وراجع النص الفرنسى D.D.F. 1èrl Sérir T. 6 No. 609.

(١٨) عبد العزيز الشناوى ، تكتل الدول لتدويل القناة جـ ١ هامش ص ١٥٢ •

دعوتها لايفاد مندوبين عنها للمؤتمر ، أم سيقتصر الأمر فقط على تلك الدول التى لها مستعمرات فيما وراء قناة السويس ؟

واتفقت الدولتان على السماح لأسبانيا وهولندا ، والأخيرة تمثل القوة الثالثة المستخدمة لقناه السويس بالنسبة لعدد سفنها وحمولاتها ، هذا علاوة على أن هولندا تعتبر الثانية بعد انجلترا بالنسبة لمستعمراتها الرئيسية فى آسيا ، ولهذا تهتم اهتماما يفوق بعض الدول المشتركة فى المؤتمر(١٩) .

واجتمعت لجنة باريس الدولية فى هيئة مؤتمر فى مقر وزارة الخارجية الفرنسية فى ٣٠ مارس ١٨٨٥ ، وشملت اللجنة الدول السبع الآتية : انجلترا ، فرنسا ، المانيا ، النمسا والمجر ، ايطاليا، الروسيا ، تركيا .

مشـــكلة اشـــتراك عضو عن مصر فى المؤتمر :

عارضت تركيا اشتراك مصر فى لجنة باريس وصرح قاسم باشا أن تعيين ممثل مصرى حادث ليس له سابقة ، وأنه يتعارض مع حقوق السيادة للسلطان العثمانى على مصر(٢٠) . ورأت أن وجود ممثل لمصر فى المؤتمر الى جانب المندوب العثمانى فيه اساءة بالغة لكرامة الباب العالى ، وحاول شاكر باشا التاثير على دى جيرز — وزير خارجية الروسيا — لكى تستخدم الحكومة الروسية نفوذها مع الدول الأخرى لمعارضته تعيين مصرى فى المؤتمر ، وأنها لا تعارض فى وجوده بشرط أن يكون صوته استشاريا(٢١) .

---

(١٩) Granville/lyons, F.O., 24-3-1885. Parl. Pap. op cit. Nos · 13 , 21.

(٢٠) Granville/lyons, F.O., 243 7-3-1885. Part. Egypt. 19 (1885) No. 10. 11

(٢١) Endward Thoronton/Granville, Confedential. St. Petresborg. 17-3-1885., F.O., 423/19/12. P.R.O.

وفضل نوبار باشا عدم تعيين أى مصرى فى المؤتمر الخاص بقناة السويس ، وساند كرومر هذا الرأى ورأى أن نوبار على حق فى ذلك ، وأن نوبار لا يســـــتطيع الذهاب الى المؤتمر . وكانت المشكلة أمام كرومر هو اختيار الشخص المناسب حتى لا يســبب لانجلترا المشاكل . علاوة على أنه رأى عدم اغضاب الباب العالى الذى يميل الى عدم تعيين أى فرد . وأكد كرومر فى رسالته الى جرانفيل أن نوبار من جانبه لن يثير مسألة تعيين مندوب عن مصر فى مؤتمر باريس :

«Nubar would prefer not to name any Egyptian to the Suez Canal conference, ant I think he is right ? He could not go himself, and the difficulty of finding a man who will not do more harm than good is very great. Do you see any objection to his answering the Port in the sence of declining to name any one ?». (٢٢) .

ونجد هنا مدى التواطؤ بين نوبار وكرومر فى تعيين مصرى فى مؤتمر باريس الذى سيحدد المستقبل الدولى للقناة .

هذا وقد أصر السفير التركى فى حديثه مع جرانفيل على ضرورة عدم تمثيل مصر بمندوب فى لجنة باريس الدولية وأن الشخص الوحيد المسئول ــ فى نظره ــ الذى يمثل المصالح المصرية هو المبعوث التركى(٢٣) .

ورأى جرانفيل حضور مندوب عثمانى فى اللجنة له نفس المركز مثل المندوب المصرى الذى حضر مؤتمر لندن فى ربيع العام الماضى(٢٤) . وقد صدر فى ١٧ مارس ١٨٨٥ التصريح الخاص

---

(٢٢) Barnig/Granville, Cairo. 14-3-1885. Cromer Papers. F.O., 63317 No. 184. P.R.O.

(٢٣) Ibid.

(٢٤) Ibid.

بتشكيل اللجنة على أن يكون لخديوى مصر ممثل باللجنة له صوت استشارى ، وتم تعيين فخرى باشا ممثلا عن مصر فى المؤتمر(٢٥) ٠ وكانت تركيا قد تحفظت على منشور جرانفيل ٣ يناير ١٨٨٣ ـ بأن لها الحق فى اتخاذ كافة الاجراءات الضرورية لحماية مصر ، سواء أكان ذلك ضد الدولة المحاربة أم فى مصر نفسها فى حالة الاضطرابات الداخلية(٢٦) ٠ والعجيب أن تركيا لم يكن يعنيها طوال اجتماعات اللجنة أكثر من الاعتراض على تمثيل مصر الى حد استنكار توقيع العضو المصرى لمحاضر جلسات اللجنة الفرعية حتى أن فرنسا نفسها استاءت لهذا المسلك من جانب تركيا وشاركها الأعضاء الآخرون(٢٧) ٠

مشكلة اشتراك أسبانيا وهولندا :

وأبدت أسبانيا اهتمامها بقناة السويس عقب الاحتلال الانجليزى لمصر ، فقد طلبت الحكومة الأسبانية من الحكومة البريطانية الاشتراك فى الاجراءات الخاصة بالحماية المؤقتة للقناة، والتى اقترحتها الحكومة الايطالية(٢٨) ٠ واهتمت اسبانيا بالاشتراك فى المؤتمر لوجود مستعمرات لها بالفلبين ، وازدياد أهمية القناة لها(٢٩) ٠ وأوضحت أسبانيا للحكومة البريطانية أنه لا مطالب لها فى مسألة النفوذ فى شئون مصر وانما يهمها فقط

---

(٢٥) Baring/Granville, Cairo 20-3-1885, Par. Pap. Egypt 19 (1885) No. 17.

(٢٦) Declaration of the Sublime Port. Parl. Pap. op. cit., No. 37.

(٢٧) الحفناوى ، قناة السويس ومشاكلها جـ ٣ ص ١٩٧ ٠

(٢٨) Granville/Morier (سفير انجلترا بأسبانيا) F.O., 20-9-1882 Parl. Pap. Egypt 1 (1883) No. 8.

(٢٩) Morier/Granville, Madrid, 18-3-1885. Parl, Pap. 19. (1885) No. 14.

مسألة جزر الفلبين ، وهذا الجزء من العالم الذى تزداد علاقاتها التجارية به(٣٠) ٠

وكان سفير انجلترا بأسبانيا (موريير) قد بعث برسالة سرية جدا الى جرانفيل يخبره فيها أنه قد علم سرا بأن الحكومة الأسبانية تحث الحكومة الايطالية لمساعدتها فى الاشتراك فى مؤتمر باريس ١٨٨٥ على أساس مساندة أسبانيا السابقة للاقتراح الايطالى الخاص بانشاء قوة بوليس دولى بحرى لحماية قناة السويس فى عام ١٨٨٢ ٠ وأبدى السفير البريطانى مخاوفه من أن يكون التعاون بين الدولتين لاحياء المشروع الايطالى القديم بما يتعارض والبند الرابع لمنشور جرانفيل ١٨٨٣ ٠ هذا وقد أرفق السفير البريطانى (برسالته المذكورة) تقريرا عن ملخص مناقشات مجلس الشيوخ الأسبانى (جلسة ٢١ مارس ١٨٨٥) حيث أثار البعض سؤالا فى المجلس حول ما تردده الأوساط الدبلوماسية لمعرفة رغبة الحكومة الأسبانية فى الاشتراك فى مؤتمر باريس المذكور من عدمه ، فان وزير خارجية أسبانيا رد ردا اتسم بالبرود ، وأن أسبانيا تتبع سياسة العزلة والانطواء ، فى الوقت الذى نادى فيه أعضاء آخرون بالحث على ضرورة اشتراك أسبانيا فى المؤتمر لأن سكانها يبلغون سبعة ملايين نسمة ، وأن لها مصالح كبرى فى أرخبيل الفلبين ، وهى علاوة على ذلك احدى دول حوض البحر المتوسط .

وأوضح وزير خارجية أسبانيا أنه لم يصلها دعوة للاشتراك فى مؤتمر باريس المذكور ٠ ونعى البعض على الحكومة الأسبانية ترددها وبعدها عن المسائل المهمة للسياسة الاوربية رغم مصالحها الحيوية فى القناة(٣١) . ولكن موريير عاد ثانية ليصحح — فى

---

(٣٠) Moreir/Granville, op. cit., No. 29.

(٣١) Morier/Granivlle, Madrid. 24-3-1885. Most Confed-ential 433/19/21.

(وبالنسبة للبند الرابع الخاص بالدفاع عن مصر) لا يطبق على الشرطين ٢ ، ٣ من المنشور ، الشناوى ج ١ ص ١٨) ٠

رسالة أخرى سرية ـ المعلومات السابق ارسالها بعد أن تأكد من أنه لم تحدث مراسلات بين الحكومتين الأسبانية والايطالية (منذ مؤتمر الاستانة ١٨٨٢) حول هذا الموضوع • وقد تقابل سفير انجلترا مع وزير الدولة الأسبانى ودار الحديث بينهما حول مسألة المؤتمر الخاص بقناة السويس ، وشرح موريير للوزير الأسبانى أن منشور جرانفيل هو محور المناقشات التى تدور فى المجلس ، وأن المادة الرابعة فى منشور جرانفيل هى مثار النقاش المهم والخطير وأبدى الوزير الاسبانى تفهمه للمسائل التى أثارها السفير البريطانى وأوصى السفير أنه من السهل التأثير على المندوب الاسبانى ـ اذا اشترك فى اللجنة ـ والحصول على مساندته لبريطانيا فى المجلس(٣٢) • وبعد توقيع اتفاقية ١٨٨٨ وافقت الحكومة البريطانية على مساندة مطلب الحكومتين الهولندية والاسبانية لتقديم اقتراح للباب العالى لضمهما ضمن الدول المنصوص عليها بالمادة ٩ باتفاقية ١٨٨٨(٣٣) • ورغب سولسبرى فى أن تكون أسبانيا وهولندا من بين الدول التى يجب اخطارها عند أى اجراء يتخذ لحماية قناة السويس بناء على نص المادة ٩ من اتفاقية الاستانة(٣٤) • كما ساندت الحكومة الفرنسية أيضا هذا المطلب واستخدمت نفوذها لدى الباب العالى لقبوله(٣٥) •

الدول المتوسطة والصغرى الأوربية :

وسارعت البرتغال مؤكدة أهمية قناة السويس لها ، لأن لها مواصلات عبر قناة السويس تربطها بمستعمراتها وممتلكاتها فى

---

(٣٢) Ibid., 30-3-1885 F.O. 433/19/42. P.R.O.

(٣٣) White (سفير انجلترا بالاستانة) Salisbury, Const. 11-2-1889. F.O. 423/22/32. P.R.O

(٣٤) Salisbury/white, F.O., 9-4-1889. F.O. 423/22/41. P.R.O.

(٣٥) White/Salisbury, Cons. 22-3-1889. F.O., 423/22/40. P.R.O.

الهند والصـــين والمحيط وشـــرق أفريقيا وطالبت بالانضـــمام للمؤتمر(٣٦) ٠

كذلك طلبت اليونان الانضمام لمؤتمر باريس نظرا لأهمية قناة السـويس لها ولعلاقاتها التجارية البحرية مع كل موانى البحر المتوسط وبالأخص مع مصر(٣٧) ٠

وســاندت الروســيا مطلب انضمام اليونان للمؤتمر(٣٨) ٠ وكذلك طالبت السويد والدانمارك والنرويج وبلجيكا الانضـــمام للمؤتمر(٣٩) ٠

واستخدمت الدبلوماسية البريطانية أسلوب الدهاء ، فهى لم ترفض طلبات هذه الدول وانما أبدت موافقتها على الاشتراك فى المؤتمر بشرط موافقة الدول الأخرى(٤٠) ٠ ولكن ايطاليا وفرنسا والنمسا رأت قبول أسبانيا وهولندا فقط ٠ فقد رأى كالونوكى أن البرتغال تأتى فى ذيل قائمة الدول التى تستخدم سفنها قناة السويس، وأنه فى حالة السماح للبرتغال فسيفتح ذلك الباب لاشتراك دول كثيرة(٤١) ٠

وعلى أية حال لم تشترك أية دولة آسيوية (عدا الروســيا وتركيا) أو أفريقية فى هذا المؤتمر أو التوقيع على اتفاقية الاستانة ١٨٨٨ ٠

---

(٣٦) D'Antas (سفير البرتغال بلندن) to Granville, 23-3-1885 Parl.. Pap. op. cit., No. 20.

(٣٧) Argyropules (سفير اليونان بلندن) to Granville. 14-3-1885 Parl. Pap. op. cit., No. 25.

(٣٨) Thornton (سفير انجلترا فى روسيا) to Granville, St. Petres. 30-3-1885. Parl. Pap. op. cit., No. 48.

(٣٩) Parl. Pap. Op. Cit., Nos. : 19, 33. 34, 44

(٤٠) Ibid.

(٤١) Ibid Nos : 35, 57.

المشاريع المختلفة الخاصة بتحديد المركز الدولى

لقنــــــاة الســــويس

(أ) القوة البوليسية الدولية البحرية لحماية قناة السويس :

تمسكت الحكومة الايطالية باقتراحها الخاص بتكوين قوة من البوليس الدولى البحرى لحماية الملاحة فى قناة السويس ، وهو الاقتراح الذى تقدمت به ايطاليا لمؤتمر الاستانة ١٨٨٢ فى الجلسة الثانية عشرة للمؤتمر . وقد أصبح هذا الاقتراح عديم الجدوى باحتلال القوات البريطانية لقناة السويس ابان عمليات ١٨٨٢(٤٢). وبعد الاحتلال البريطانى ، وارسال منشـــــور جرانفيل للحكومة الايطالية رأى مانشينى أنه من المستحب تأمين قناة السويس لأقصى درجة ابان الحرب اذا ما اتفقت الدول فيما بينها بشكل اتفاقية لتشكيل قوة بوليس بحرى لحماية القناة ، تكون على نمط الاجراءات التى كانت موجودة ابان العمليات الحربية الأخيرة ، بدلاً من ترك الحكومة المصرية لتنفذ أمر حماية قناة السويس بمفردها . ولكن باجت ـ سفير انجلترا بايطاليا ـ أكد لوزير خارجية ايطاليا بأن منشور جرانفيل يمثل الأساس الذى تســـتمد منه الدول الكبرى مشروع الاتفاقية الخاصة بحماية القناة فى حالة الحرب(٤٣) .

وعلى أية حال لم يحتج جرانفيل على موقف ايطاليا بل اغتبط لذلك ، وأظهرت انجلترا رغبتها فى مجاملة ايطاليا ورفضت بأدب اقتراح الحكومة الايطالية بانشاء قوة بوليسية بحرية دولية للاشراف على القناة دون احتـــلال جزء منها . والواقع أن ايطاليا كانت ضعيفة مترددة فى ذلك الوقت لا تدرى ماذا تفعل غدا(٤٤) .

---

(٤٢) Plunkett/Granville, 19-9-1882, Parl. Pap. (1883) No. 7

(٤٣) Paget/Granville, Rome, 2-2-1883, Parl. Pap. Egypt 14. (1883).

(٤٤) صفوت ، الاحتلال الانجليزى لمصر ص ٧٠ .

والحقيقة أن ايطاليا كان يهمها أيضا حرية الملاحة فى قناة السويس ، ولم تقتنع الحكومة الايطالية برأى الحكومة البريطانية من قيام مصر باتخاذ الاجراءات الضرورية فى حالة الحرب ولكن الحكومة الايطالية - على العكس - لا تعتقد فى جدوى هذا الضمان، خاصة اذا كانت مصر فى حالة حرب ، وان العلاج لذلك هو احتفاظ الدول بحقها بالتنسيق فيما بينها - اذا كان ذلك ضروريا - لقيام « قوة بوليس بحرى » وهو الاقتراح الذى وافق عليه مؤتمر الاستانة فى عام ١٨٨٢(٤٥) .

واستطاعت الدبلوماسية البريطانية أن تجذب ايطاليا الى تأييد سياستها فى مصر(٤٦) . وهذا ما سنراه من خلال مناقشات اللجنة الدائمة لمؤتمر باريس لبحث مشكلة قناة السويس ١٨٨٥ .

وكانت الروح الاستعمارية متسلطة على لجنة باريس ، فاستهل جول فيرى رئيس حكومة فرنسا خطابه فى المؤتمر بقوله : « ... أنتم مدعوون لاضافة لبنة للبناء الجديد الذى تعمل أوربا تحت ظلال السلم على اقامته ليكون جاهزا يقيها شر المنافسة الحادة التى حفلت بها صفحات التاريخ ولتضع قواعد تنضبط بها حركة التوسع الاستعمارى التى لا تقاوم والتى تستغرق الآن معظم نشاط الغالبية العظمى من الدول »(٤٧) .

المشروع الفرنسى الخاص بتدويل القناة :

بدأ بيللو Billot المندوب الأول فى الوفد الفرنسى مؤكدا للاعضاء أن المطلوب هو اعادة صياغة صك اتفاق يتخذ من منشور

---

(٤٥) Granville/Fraser, F.O. 1-10-1883. Parl. Pap. Egypt (1884) No. 22.

(٤٦) Granville/lumley (سفير انجلترا بروما) F.O. 11-1-1884. Egypt 5 (1884) No. 22.

(٤٧) راجع نص خطاب جول فرى - المعروف بميوله الاستعمارية فى : Parl. Pap. Egypt 19 (1885) Part. 2.

الحكومة الانجليزية المؤرخ فى ٣ يناير ١٨٨٣ ـ أساسا له ويقرر انشاء نظام نهائى يستهدف ضمان حرية استخدام قناة السويس فى كل وقت ولجميع الدول(٤٨) .

وتقدمت فرنسا بمشروع أهم بنوده البند الرابع جاء فيه : « يعهد بمهمة حماية القناة الى لجنة تشكل من مندوبين عن الدول الموقعة على تصريح لندن فى ١٧ مارس ١٨٨٥ تساعدها قوات السفن الحربية المرابطة والتى تتبع نفس هذه الدول وينضم اليها مندوب عن الحكومة العثمانية ، ومندوب عن الحكومة المصـــرية وتتفق مع شركة قناة السويس لضمان لوائح الملاحة والشرطة ، وتراقب بصفة عامة تطبيق نصوص المعاهدة الحالية وتخطر الدول بالاقتراحات التى ترى أنها مناسبة لضمان تنفيذها »(٤٩) .

وسعت الدبلوماسية الفرنسية للحصـــول على تأييد المانيا للمشروع الفرنسى فتناول فريسينيه الرسائل مع بسمارك . وحاولت الدبلوماسية الفرنسية شرح موقفها للباب العالى وخاصة بالنسبة لنقطة « الضمان الجماعى للاشراف على قناة السويس » :

«Une garantie collective pour la surveillence de la liberti de canal».

باعتبار أن مشروعها لا يمكن أن يسبب اذلالا للباب العالى بالنسبة للمحافظة على حرية الملاحة بقناة الســـويس ، وأنه لا يتنافى مع منشور جرانفيل ويتفق مع أســـس القانون الدولى العام الخاص بالمعتقدات التى شاركت انجلترا نفسها فيها(٥٠) .

وخشى فريسينيه من أن يحث الباب العالى الحكومة البريطانية لتتحفظ فيما يتعلق بالضرر الذى ســـينال الباب العالى وحده

---

(٤٨) عبد العزيز الشناوى ، تكتل الدول لتدويل القناة جـ ١ ص ٣٢ .

(٤٩) المرجع السابق ص ٦٥ .

(٥٠) Freycinet/De Courcel, Paris, 9-4-1885 D.D.F. 1ère série T. 6 No. 3.

بالنسبة لحق سيادته فيما يختص بالمشروع الفرنسى الذى ينص على الضمان الجماعى للاشراف على الملاحة بالقناة(٥١) ٠

أهـــداف التدويل :

هدف المشروع الفرنسى تدويل القناة تحت ستار « انشـــاء الرقابة الدولية على القناة » بمعرفة لجنة دولية :

١ ـ تتخذ الدول السبع والموقعة على تصـــريح لندن ١٧ مارس ١٨٨٥ بورسعيد مقرا لها ٠

٢ ـ تختص بشئون القناة وتتبعها أجهزة عسكرية وفنية وسياسية وادارية ٠

٣ ـ تخويلها سلطات متشعبة وخطيرة وتجب ســلطاتها جميع السلطات فى مصر ، سواء سلطة الحكومة المصرية أو سلطة شركة قناة السويس أو ســـلطة الاحتلال البريطانى وتمارس نشاطها على مدار السنة .

٤ ـ دهاء الدبلوماسية الفرنسية بعدم استخدامها عبارة تدويل القناة واكتفت بذكر اللجنة الدولية وكان فى تشكيل هذه اللجنة وفى اختصاصاتها المتعددة ما يجعل المشروع الفرنسى فى لحمته وسداه تدويلا لقناة السويس ٠ كما شـــاء الدهـــاء الســـياسى الفرنسى ألا يدمج جميع نقاط التدويل فى مادة واحدة بل وزعها على مواد ثلاث بدرجات متفاوتة .

٥ ـ ضرب النفوذ البريطانى الذى انفرد بالحكم فى مصر وفى قناة السويس واستبداله بنفوذ دولى تشترك فيه الجماعة الدولية الأوربية ٠

٦ ـ بذلك يتلاشى السبب الرئيسى للسيطرة البريطانية على قناة السويس وتجلو عن مصر ٠

---

(٥١) Freycinet/Waddington, Paris 14-4-1885, D.D.F.T. 6. No. 13.

٧ ـ محاولة فرنسا تدويل القناة كخطوة نحو تدويل المسألة المصرية برمتها لضمان المصالح الأوربية ٠

٨ ـ وشجع فرنسا وجود أنظمة ومؤسسات دولية قوية فى مصر مثل الامتيازات الاجنبية والمحاكم المختلطة وصندوق الدين العمومى وقانون التصفية على تدويل المسألة المصرية ، علاوة على أن قناة السويس فى نظر فرنسا مشروع ذو طابع عالمى أوروبى(٥٢) ٠

(جـ) المشروع البريطانى : حرية المرور بقناة السويس :

عارضت الحكومة البريطانية تدويل قناة السويس ، لأن معنى ذلك العصف بالنفوذ البريطانى فى مصر ، وتمسكت بحقوق الحكومة المصرية فى الدفاع عن قناة السويس وفى تنفيذ المعاهدة المقترحة بحجة أن التدويل فيه مساس بحقوق الحكومة المصرية الاقليمية ٠ وكان هدف السياسة البريطانية من التمسك بحقوق مصر فى أية اتفاقية ـ كما سبق ورأينا ـ هو انتقال هذه الحقوق عمليا الى يد الحكومة البريطانية ، وأن كل قيد يوضع على حرية الحكومة المصرية ، انما هو قيد على الحكومة البريطانية ٠ ولذلك جاء الحل البريطانى لمشكلة قناة السويس منفردا بعكس فرنسا التى حاولت الزج بالدول الأوربية فى حل مشكلة قناة السويس تحت مبدأ « التضامن الدولى » ٠ وحاولت الدبلوماسية البريطانية جعل المبادىء التى وردت بمنشور جرانفيل دستورا للقناة تفرض على الدول الثمانى التى اشتركت معها فى عضوية لجنة باريس الدولية ، وأبت على أعضاء اللجنة أن يتناقشوا فيما هو خارج عن هذه المبادىء ، محاولة بذلك حصر النقاش والحوار فى الاطار الذى وضعته الدبلوماسية البريطانية ، وقد واجهت الدبلوماسية البريطانية تكتلا متماسكا متراصا من الغالبية العظمى من الدول الأعضاء فى

---

(٥٢) عبد العزيز الشناوى ، تكتل الدول لتدويل القناة جـ ١ ص ٤٦ ـ ٤٧ ٠

اللجنة وظهر الصراع السياسى بعنف فيما بين فرنســا والدول الضالعة معها وبين بريطانيا حول تدويل قناة السويس(٥٣) .

هذا وقد أعطى المشروع البريطانى الخديوى حق الاشراف على تنفيذ المعاهدة (المادة الثانية).

موقف الدول من مسألة تدويل قناة السويس

محاولة استبدال الوصاية البريطانية بالوصاية الأوربية :

لم يأخذ منشور جرانفيل ١٨٨٣ فى اعتباره بالقدر الكافى رغبات أوربا ، لهذا وقفت الدول الاوربية ضد بريطانيا فى المؤتمر وصوتت لصالح المشروع الفرنسى .

١ ـ موقف المانيا :

ازدادت المصالح الالمانية فى قناة الســـويس بازدياد أعداد سفنها العابرة للقناة . ومما لاشك فيه أنه كان هناك ألمان ينزعون للمسائل الاستعمارية ويرغبون فى مســـتعمرات لالمانيا وبالأحرى الغرف التجارية فى هامبورج وبريمن والشركات الملاحية ، التى أرادت مساندة امبريالية فى تجارتها مع أفريقيا ، والمغامرين الذين رغبوا فى أن يكون لهم دور فى ظهورهم كمؤسسى الامبراطورية الالمانية . وكان لكل هذه التيارات المختلفة أثرها فى تحويل سياسة المانيا ، وان كان بسمارك قد سمح لبعض الحماس الاستعمارى أن يحول ويؤثر فى سياسته الخارجية ، ولكن ذلك لا يجعلنا نعتقد بأن بسمارك تغاضى عن طموح المانيا فى أوربا ، أو أن يستسلم للطموح فيما وراء البحار ذلك أن بسمارك ركز اهتمامه فى أوربا ويبدو هذا فى قوله :

---

(٥٣) المرجع السابق ص ٤٤ ، ٤٦ ، ٤٧ . وراجع بنود المشروع البريطانى بالتفصـــيل .

«My map of Africa lies in Europe. Here lies Russia and here lies France, and we are in the middle. That is may map of Africa». (٥٤) .

وسعى بسمارك للتفاهم والمصالحة مع فرنسا ، والوقوف معها فى وجه انجلترا(٥٥) وبحث بسمارك مع فرنسا بطريقة ودية الاقتراحات الرامية الى الاصرار على جعل المسألة المصرية أوربية : «Europeanizing of Egypt» وانهـــاء اســـتئثار انجلترا بمصر(٥٦) .

وعلى أية حال فان بسمارك كان فى حقيقة الأمر مقتنعا تماما بأن المسألة المصـرية خطيرة جدا ونموذج ســـهل للصراع مع البريطانيين(٥٧) .

وفى خريف عام ١٨٨٤ أوحى بسمارك لكورسيل بفكرة تكوين « عصبة بحرية ضد انجلترا »(٥٨) .

وفى حقيقة الأمر كان الاحتلال البريطانى لمصر فرصة لبسمارك للمناورات الدبلوماسية بينما كان بمثابة هزيمة ســـياسية خطيرة لفرنسا . ويرى مارلو أن بسمارك رغب فى عدم انتهاء الاحتلال الانجليزى من حيث ان ذلك أو حدث سيحرمه من فرصته فى «الابتزاز السياسى » «opportunity of chantage». (٥٩) .

وهكذا دفعت رغبة المانيا فى الانطلاق فى ميادين الاستعمار فى أفريقيا والاقيانوســة الى مساندة المشروع الفرنسى .

ورأى العضو الألمانى فى لجنة باريس الآتى :

---

(٥٤) Taylor, op. cit., PP. 293 — 4.

(٥٥) Ibid P. 294.

(٥٦) Cecil, Life of Salisbury. op. cit., Vol. 3. P. 136

(٥٧) Taylor op. cit., P. 296.

(٥٨) Courcl/Ferry. 21, 23 Sept. 1884. D.D.F./1 ère série T.V. Nos : 404, 405 , 407.

(٥٩) Marlowe., Op. Cit., P. 78.

١ ـ ضرورة قيام الدول الكبرى الموقعة على تصريح لندن 1885 بالمطالبة بحق الاشتراك فى لجنة تختص بمراقبة قناة السويس باعتبارها قناة تشترك فيها الدول بل وتتزاحم مصالح كبرى وخطيرة تفوق فى أهميتها الى حد بعيد مصالح الدول فى نهر الدانوب ٠

٢ ـ استبدال سلطة الشركة بسلطة أكثر حزما وثباتا ليمكن التصدى لكافة الأحداث المحتمل وقوعها ٠

٣ ـ أن نمو الاستعمار الاوربى فيما وراء البحار قد ضاعف من أهمية قناة السويس ، وسوف يزداد عظم دورها أضعافا مضاعفة فى القريب وبالتالى ضرورة اقرار الضمانات الخاصة بقناة السويس لمواجهة المستقبل ٠

٤ ـ تهديد الثورة المهدية لقناة السويس، واذن فمن الضرورى أمام هذه الحقائق والاحداث أن تمتد الرقابة الدولية على القناة فى أوقات السلم أيضا ٠

٥ ـ أن عمل اللجنة الدولية المقترحة لا يحرم « الدولة صاحبة الاقليم » من مباشرة حقوقها والوفاء بواجباتها فهى فى استطاعتها استخدام جيشها وشرطتها لاتخاذ التدابير اللازمة التى تحمل على احترام نصوص المعاهدة ٠ وخلص المندوب الالمانى من ذلك ، الى أن اللجنة الدولية المقترحة انما تقوى وتدعم عمل الحكومة المصرية بايجاد ضمان اضافى ومصدر تأييد أدبى للحكومة المصرية(٦٠) ٠

٢ ـ موقف فرنسا :

شدت فرنسا اليها غالبية الدول الاعضاء فى اللجنة فمضوا يؤيدونها فى حماس بالغ لتدويل القناة بعد أن بلغت المصالح

---

(٦٠) عبد العزيز الشناوى ، تكتل الدول لتدويل القناة ج ١ ص ٨٦ ـ ٩٠

الأوربية البحرية والاستعمار ــ عبر قناة السويس شأوا عظيما فى هذه الفترة(٦١) .

ورأى جول فرى أن الضمان الجماعى لحرية المرور فى قناة السويس هو حجر الزاوية والسبيل لحل المسألة المطروحة للبحث ، وحاول فرى الحصول على موافقة الدول على المشروع الفرنسى(٦٢) . واهتم ساسة فرنسا فى صيف عام ١٨٨٥ بمحاولة اقناع بسمارك برحيل القوات الأجنبية عن مصر وتركها لنفسها a elle — même باتفاقيات وبالضمان الجماعى sous la garantie collective الأوربى(٦٣) .

قناة الســـويس ونهر الدانوب :

سعت فرنسا للمحافظة على مصـــــالحها وحقوقها فى قناة السويس عن طريق ضمان حرية الملاحة وباحلال الوصاية الأوربية على قناة السويس بدلا من تلك الوصاية الانجليزية بانشاء « لجنة قناة السويس » وهى شبيهة بتلك الخاصة « بلجنة الدانوب » التى أصبحت حكومة سباعية لها ميزانيتها وتشريعها وسلطتها القضائية ، وجعل سلطة اللجنة الدولية واسعة بقدر الامكان ، وذلك للسماح للسفن الحربية عند المداخل أو انضمام قوادهم للجنة ، وتوسيع نطاق منطقة القناة الى أكبر قدر كلما أمكن ذلك(٦٤) .

وكثيرا ما عقدت المقارنة بين قناة السويس ونهر الدانوب . فعندما أثيرت مشكلة حمولة السفن (١٨٧٣) ، اقتبست بعض قواعد حمولة نهر الدانوب فى قناة السويس ، والآن تتم هذه المقارنة من أجل تبرير تعيين لجنة دولية للاشراف على تنفيذ الاتفاقية .

---

(٦١) انظر الفصلين : الرابع والخامس من هذا البحث .

(٦٢) «...... la garantie collective et la liberté du Canal sont les clefs de voute ...... » ferry/waddington. Paris 23-1-1885 D.D.F.T. 5. No. 537.

(٦٣) Freycinet/courcel, Paris 29-5-1885. D.D.F.T. 6. No. 30.

(٦٤) Farnie, op. cit., P. 329.

وكان هدف فرنسا من وجود هذه اللجنة الدولية ، الاشراف على تنفيذ الاتفاقية ، وعلى هذا ضمان قيام « ضمان دولى فعال » لذلك عارضت بريطانيا بشدة قيام لجنة الرقابة الدولية التى قد تشكل تكتلا دوليا فى جلسات مستمرة للحكم على السياسة البريطانية فى مصر ، مثل لجنة الدين لعام ١٨٨٥ ، والمحاكم المختلطة(٦٥) ٠

وعارض المندوب البريطانى ـ فى جلسة ٦ مايو ـ مسألة الربط بين نهر الدانوب وقناة السويس ، على أساس أن شـــركة قناة السويس لا تختلف كثيرا عن شركة سكة حديد مصرية وأنه يمكن فى حالة الضرورة قيام ممثلى الدول الأجنبية فى مصر ، بممارسة مهامهم الرسمية بمراقبة تنفيذ الاتفاقية وارســـال تقاريرهم الى حكوماتهم فى حالة تعرض الاتفاقية لخطر الانتقاص Infraction

ودافع بونسيفوت بقوله : « أن الدانوب ممر مائى عظيم يمر خلال عدة دول ، وحالته المادية ابان اجتماعات لجنة الدانوب تســـبب العقبات للملاحة ٠ وكان ضروريا القيام ببعض الأعمال لتحســـين مجرى النهر ، وكان على السفن التى تعبر هذا النهر أن تخضـــع بالتتابع لتعليمات كل دولة على النهر ٠ وعلى هذا كان من الضرورى ايجاد نظام جـــديد يمكن تطبيقه على النهر كله ، وذلك لايجـــاد تعليمات موحدة للملاحة ولتعريفة رسوم الملاحة ولاستخدام هيئات مختلفة لادارة الملاحة ولذلك تم تشـــكيل « اللجنة الدولية » لحل المشكلات ولممارسة السلطة على هذا التنظيم الجديد(٦٦) ٠

٣ ـ موقف ايطـــاليا :

وساندت ايطاليا انجلترا فى المؤتمر وخاصة فى معارضتها لتدويل القناة ، حتى لا تغضب انجلترا ، ولضـــمان مصـــالحها

---

(٦٥) Ibid. P. 340.

(٦٦) Silvia, W.A., op. cit. PP. 335 — 6.

وراجع بالتفصيل المناقشات التى دارت فى لجنة قنـــاة الســـويس بين الأعضاء عن عقد مقارنـــة بين مركز قنـــاة الســـويس ونهر الدانوب فى بحث ؛ عبد العزيز الشـــناوى ، تكتـــل الدول جـ ١ ص ٨٤ ، ٨٥ ، ٨٦ ، ٨٧ ، ٩١ ، ٩٢ ٠

الاستعمارية فى البحر الأحمر(٦٧) . وعندما أثير موضـــوع نهر الدانوب ، انبرى مندوب ايطاليا بالدفاع عن وجهة النظر البريطانية مؤكدا أن قناة السويس تختلف اختلافا جذريا عن نهر الدانوب أو أى نهر دولى ، لأن القناة لا تخترق أراضى عدة دول ، وبالتالى فليس هناك ما يبرر انشاء نظام « الكوندمنيوم » أى الاشتراك فى الحكم والمراقبة . وشبه القناة بمضيق دولى أنشأته عبقرية الانسان وأسهمت فيه رؤوس أموال دول عديدة ، والقانون الدولى يعترف بحرية المرور فى المضايق ، ولكن هذا القانون الدولى لم يخضـــع المضايق للمراقبة تباشـــــرها لجان دولية تقيم فى اقليم الدولة التى تمتلك ضفتيها . وطالب بتشكيل « لجنة من القناصل » المعتمدين فى القاهرة برئاسة مندوب تركى يعاونه مصرى ، لتنظيم مهمة حماية القناة ، وتتفق مع شركة قناة السويس لضمان مراعاة لوائح الملاحة والشرطة فى كل مرة تنشب فيها حرب أو تهدد ثورة داخلية سلامة القناة وذلك بعكس الاقتراح الفرنسى الذى رأى أن تكون مهام اللجنة الدولية فى زمن السلم والحرب على السواء(٦٨) .

٤ ــ موقف النمســا والمجر :

وأيدت النمسا الاقتراح الخاص بانشاء لجنة دولية، واستشهدت بأقوال فقهاء القانون الدولى ، ورأت أنه من المناسب أن تطبق على قناة السويس ــ بطريق القياس ــ النظام المقرر للموانى المحايدة ، وأن هناك تشابها كبيرا بين قناة السويس وبين المضايق التى تصل بين بحرين مفتوحين لكل الشعوب . وحـــــاول البارون دى هان De Haan اثبات أن قناة الســــــويس كانت على نحو ما مضيقا طبيعيا قديما ، ونادى بحرية المرور فى القناة مســـتندا الى آراء فقهاء القانون الدولى ومبدأ حرية البحار ، والذى يتصل به كنتيجة

---

(٦٧) راجع الفصلين : الرابع والخامس من هـذا البحث عن الاستعمار الايطالى فى البحر الأحمر .

(٦٨) عبد العزيز الشناوى ، تكتل الدول لتدويل قنـاة السـويس ج ١ ص ٩٠ ، ١١٦ .

حتمية حرية استخدام طرق المواصلات التى تربط بين بحرين يقعان بينهما ، حيث ان المضايق ليست سوى ممرات تصل بين بحرين وتسمح بالملاحة من أحد البحرين الى الآخر فان استخدام المضايق يجب أن يكون حرا كحرية استخدام البحر نفسه(٦٩) . ورد عليه المندوب البريطاني بأن المضايق الطبيعية شيء والممرات الصناعية شيء آخر مثل قناة السويس وقناة كاليدونيا Caledonia Canal اللتين انشأهما الانسان بقدرته وطاقته ، ولايمكن التسليم بتحميل مثل هذه الطرق حق ارتفاق دولى بالمرور فيها على الرغم من أنها تصل بحرين . وفيما يختص بقناة السويس فان المطلوب هو تقرير ارتفاق اتفاقى . وأنه لا محل اطلاقا للقياس بين قناة السويس ومضيق بحرى(٧٠) . الا أن دى هان رد على المندوب البريطاني بأنه لم يفرق بين المضايق الطبيعية والمضايق التى صنعتها يد الانسان . والممر المائى الذى يصل بين نهرين يجب أن يكون حرا للتجارة الدولية واذا كان هذا الممر صنعته يد الانسان فلا يملك صاحب هذا الممر الحق فى أن يغلقه حسب هواه ، وتمسكه بأن هناك تشابها بين قناة السويس وبين دلتا نهر الدانوب .

وشرح بعض الفروق الجوهرية بين لجنة الدانوب وبين اللجنة الدولية المقترحة لقناة السويس وأهدافها هى : صيانة القناة ، ولوائح الملاحة فى قناة السويس وضعتها الشركة وينفذها مندوبوها دون أن تعترف الدول بذلك ، بينما وضعت الدول لوائح الملاحة فى نهر الدانوب . ولا مجال لتخوف انجلترا من تدخل اللجنة الدولية فى شئون شركة قناة السويس وأكد مندوب النمسا أن نفوذ بريطانيا فى شركة قناة السويس عظيم لأنها تملك نصف عدد الأسهم تقريبا وتعيينها لعدد من المديرين الانجليز بمجلس ادارة الشركة ، وتوصل الى أن مصالح الدول الأخرى فى قناة السويس فى حاجة الى مزيد من الحماية ، مستشهداً بتضامن الدول الكبرى بهذا الصدد .

---

(٦٩) عبد العزيز الشناوى ، تدويل قناة السويس ج ١ ص ١٠٠ – ١٠٢ .

(٧٠) المصدر السابق ص ١٠٢ .

٥ ـ موقف الروســـيا :

وساند المندوب الروسى هتروفو Hitrovo الاقتراح الفرنسى بقيام لجنة فى بورسعيد للرقابة الدولية على القناة ، بينما المشروع الايطالى ، الذى يعهد الى قيام لجنة بالقاهرة أى يعهد الى الحكومة المصرية بالســـــهر على تنفيذ المعاهدة(٧١) . واقترح هتروفو فى ٤ مايو النص على حمـــاية القناة بالعبارة التالية : ((**عن طريق قوانهم الخاصة**)) وذلك حتى يمكن أن يستبعد أى حلفاء للخديوى مثل بريطانيا فى مســـألة حمـــاية قنـــاة السويس(٧٢) . كما أيد هتروفو مندوب فرنسا بأن تباشر اللجنة الدولية عملها يوميا وعلى مدار السنة فى أعمال المراقبة على حركة مرور السفن فى القناة(٧٣) . وفى جلسة ٩ يونية ١٨٨٥ اقترح هتروفو مد الاتفاقية المقترحة لتشمل البحر الأحمر ، الذى كان ضيقا بما فيه الكفاية ليشكل ((الامتداد الطبيعى للقناة الصناعية)) :

The Natural Continuation of the artificial passage.

ويسهل حصاره بعكس البحر المتوســـــط . وقد عارض المندوب الايطالى هذه الفكرة وذلك من أجل أن تحفظ لايطاليا حرية التوسع من مصوع(٧٤) .

وعلى أية حال يمكن تلخيص أركان الرقابة الدولية على قناة السويس فى نظر فرنسا والدول الضالعة معها فيما يلى :

١ ـ الطابع الجماعى للمراقبة عن طريق تأليف لجنة من قناصل الدول لمراقبة تنفيذ الاتفاقية .

---

(٧١) المصـــدر السابق ص ١١٧ .

(٧٢) Parl. Pap. Egypt 19 (1885) Part. 2 — sitting No. 10. 4-5-1885.

(٧٣) عبد العزيز الشناوى ، تدويل القناة جـ ١ ص ١٢٧ .

(٧٤) Parl. Pap. op. cit., Part 2, Protocol No. 4 sitting 9-6-885.

٢ ـ الطابع الالزامى للمراقبة : لمباشرة أعمالها أمر الزامى .

٣ ـ دوام المراقبة : فى السلم والحرب(٧٥) .

٦ ـ موقف المندوب البريطـــانى :

رد المندوب البريطانى بأن التجربة قد أثبتت التزام الدول بعدم التدخل فى شئون القناة ، وتساءل عن سبب محاولة الدول تقرير مبدأ التدخل (١٨٨٥) وادخـــال تعديلات على نظام ثبتت صلاحيته وسلامته . ورأى أن لجنة الرقابة الدولية ، هى منظمة خطيرة تؤدى الى التدخل المســتمر فى شــئون شــركة قناة السويس(٧٦) . وقد هاجم المندوب البريطانى اللجنة الدولية وعدد مضارها من مواجهة حالة التعطل وتحمل مصر أعباء مالية ضخمة علاوة على عجزها عن اتخاذ اجراء تنفيذى . وطالب بونسيفوت احالة هذا الموضـــوع الى اللجنة العامة لخطورته فيما يتعلق بالمبادىء(٧٧) .

وقد لخص أستاذنا الدكتور عبد العزيز الشـــناوى أسانيد المؤيدين لانشاء الرقابة الدولية على قناة الســـويس وأســـانيد المعارضين لها(٧٨) .

ولقد تقدمت بريطانيا بعدة مشاريع فى لجنة باريس ، وكذلك فرنســا وايطاليا . وأنهت لجنة باريس الدولية أعمالها فى ١٣ يونية ١٨٨٥ ، وفرغت من اعداد مشروع المعاهدة ، حيث وافقت عليه جميع الدول الأعضاء فيما عدا بريطانيا وايطاليا(٧٩) .

---

(٧٥) عبد العزيز الشناوى ، تكتل الدول جـ ١ ص ١٢٧ .

(٧٦) المرجع السابق ص ١٢٧ .

(٧٧) راجـــع تفاصـــيل هـــذا الموضـــوع بالمصـــدر الســـابق من ص ١٣٢ ــ ١٣٣ .

(٧٨) انظر بالتفصيل المصدر السابق ص ١٣٨ ــ ١٤٤ .

(٧٩) راجع نص مشروع المعاهدة ١٣ يونية ١٨٨٥ فى كتـاب : عبد العزيز الشناوى وجلال يحيى ، وثائق ونصـوص التاريخ الحديث والمعـاصر . من ص ٦٥٥ ــ ٦٥٩ .

وقد أقرت الدول الأوربية ــ ممثلة فى لجنة باريس الدولية ــ لمبدأ انشاء رقابة دولية على قناة السويس . وفشلت لجنة باريس الدولية فى الوصول الى رأى موحد تتلاقى عنده وجهات نظر فرنسا والدول الست الضالعة معها من ناحية وانجلترا وايطاليا من ناحية أخرى . وأرسلت الحكومة الفرنسية وثائق أعمال اللجنة الى حكومات الدول التى اشتركت فى المؤتمر تمهيدا للتوصل الى اتفاق بشأن الموضوعات المتبقية مثار الخلاف .

وهكذا توصل مؤتمر باريس بعد عشرة أسابيع من المناقشات (٣٠ مارس ــ ٣٠ يونية ١٨٨٥) الى مسودة اتفاقية تتسم بشكل واضح باتجاهها ضد الأهداف البريطانية . وكان من نتيجة المناقشات والحجج التى ساقها كل طرف أن ألهم ذلك عباقرة القانون الدولى وقناة السويس ، وقدمت أول رسالة علمية للجامعة عن : « المركز القانونى للقناة ، والتبرير القانونى لانتهاك ملكية مصر فى ادارتها القناة »(٨٠) .

ووصف البعض قناة السويس بأنها **« أبو الهول للدبلوماسية الأوربية »** :

«The Suez maritime Canal is the Sphinx of European diplomacy». (٨١) .

وقام لفيف من رجال القانون الفرنسى(٨٢) بتقديم تصور سولسبرى عن تفوق السيادة التجارية على المصالح الاقليمية ، للفكر القانونى ، وذلك لتبرير مصادرة الملكية الاقليمية لمصلحة

---

(٨٠) «The legal status of the Canal and the legal justification of encroachment on Egypt's control of the Canal».
Farnie., op. cit., P. 330.

(٨١) Ibid.

(٨٢) أمثال : Fournier de flaix, Octave Borelli, Pradier-Fodéré

الانسانية(٨٣) . وهكذا فان رجال القانون فى أوربا بحثوا حماية مصـــالح المجموعة الدولية ضـــد بريطانيا ، وقد فعلوا ذلك على حساب مصر وتركيا(٨٤) .

٧ ـ موقف الدولة العثمـــانية :

ومن العجيب أن يؤيد مندوب تركيا فى المؤتمر ، انشـــاء الرقابة الدولية ، وقد انساق المندوب التركى وراء التيار الاستعمارى بغفلة وجهالة . ولم يكن يعنيه طوال اجتماعات اللجنة ســـوى الاعتراض على تمثيل مصر فى المؤتمر(٨٥) .

انتقال المفاوضات الى مرحلة المفاوضـــات الثنائية بين الحكومتين الفرنسية والبريطانية :

وبعد انتهاء أعمال مؤتمر باريس اتصلت الحكومة الفرنسية فى ١٧ نوفمبر ١٨٨٥ بالحكومات الأوربية التى كانت ممثلة فى لجنة باريس تستطلع رأيها فى الخطوات التالية للوصول الى وضع نظام يستهدف تقرير حرية المرور فى قناة السويس على ضوء ما أسفرت عنه مناقشات لجنة باريس . واستقر رأى تلك الحكومات على أن تقوم الحكومتان الفرنســـية والبريطانية بمحادثات ثنائية لتسوية المسائل المختلف عليها فى مشروع الاتفاقية وعندئذ ستوافق الدول عليه بدون تعديل أو بادخال تعديل . وتبودلت المشـــاريع المختلفة الفرنســـية والبريطانية فيما بين الدولتين بالاتصـــالات الدبلوماسية(٨٦) . ولم تكن فرنسا تريد تأجيل المفاوضات الخاصة بقناة السويس(٨٧) . وعندما استطلعت الخارجية الفرنسية رأى

---

(٨٣) Farnie., op. cit.

(٨٤) Ibid P. 331.

(٨٥) مصـــطفى الحفنـــاوى ، قنـــاة الســـويس ومشكلاتهـــا جـ ٣ ص ١٩٧ ، ٢٤٤ .

(٨٦) عبد العزيز الشناوى ، تدويل القناة جـ ٢ ص ٢ .

(٨٧) De courcel/freycinet, Berlin, 4-12-1885 D.D.F.T. 6. No. 128.

بسمارك بعد انتهاء مؤتمر باريس بالنسبة لمسألة تدويل قناة السويس أوضح أن هذه المسألة يمكن تذليلها عن طريق المحادثات المباشرة بالطريقة الودية عن طريق الاتصالات الدبلوماسية بين لندن وباريس، فقد حاولت فرنسا التأثير على بسمارك ليمارس الضغط على لندن بهذا الخصوص(٨٨) ·

وحاول بسمارك ألا يزج بنفسه فى صراع سافر مع انجلترا فقد كان يرى خطورة المسألة المصرية · وتبودلت الرسائل الدبلوماسية فيما بين روزبرى وادنجتون فى ربيع عام ١٨٨٦ بصفة غير رسمية للتوصل الى تفاهم بخصوص مسودة الاتفاقية فلقد تركت مناقشات مؤتمر باريس آثارا سيئة على حكومة انجلترا وجعلتها غير راغبة فى متابعة المناقشة لذلك أوضحت الحكومة الفرنسية أنها لا تفكر فى عودة اجتماع اللجنة الدولية وانما هدفها — على العكس — هو توصل الدولتين الى تفاهم عن طريق المراسلات الودية وبهذه الطريقة لن توجد صعوبات لتسوية الأمور مع الدول الأخرى بمراسلات بسيطة من وزارة الى أخرى(٨٩) ·

وكان مركز ساسة انجلترا فى ذلك الوقت فى حرج شديد بالنسبة لمشكلة قناة السويس ، سواء من خارج البلاد أم داخلها ، فقد أوضح تقرير لورد سولسبرى الى الملكة فى نوفمبر ١٨٨٦ كيف وقف راندولف فى وجهه لكى لا يعطى امتيازات لفرنسا والمعارضة الشديدة فى الوزارة — التى يقودها وزير الخزانة — بالنسبة لمفاوضاته مع فرنسا حول قناة السويس ، والتى يشعر شخصيا هو ووزارة الخارجية بالضرر الذى سيترتب على ذلك اذا سارت هذه المعارضة على هذا المنوال(٩٠) ·

---

(٨٨) De Courcel/Freycinet, 26-2-1885. D.D.F.T. 60 No. 153.

(٨٩) Lyon's/Rosebery. Paris 15-3-1886 F.O. 423 : 18 No. 21. P.R.O.

(٩٠) Cecil, Life of salisbury. op. cit., Vol. III. P. 322.

وأحس سـولسبرى بعزلة بريطانيا ازاء التكتل الذى قادته فرنسا ضدها من أجل تدويل القناة ٠ لذلك نجد الحكومة البريطانية وقد أخذت بمبدأ انشاء الرقابة الدولية على قناة السـويس فى اتفاقية الجلاء عن مصر (درمندوولف فى ٢٢ مايو ١٨٨٧) . وهكذا أدى الضغط الدولى وتكتل الدول فى اجتماعات لجنة باريس الى جعلها تتزحزح عن موقفها وتأخذ بشطر من جوانب هذه الرقابة على النحو الذى ورد فى المشروع البريطـانى الثالث . وكان التحفظ البريطانى فى حقيقة الأمر يبيح لها التحلل من أحكام المعاهدة(٩١) .

وفشلت اتفاقية ١٨٨٧ بسبب ضغط الحكومتين : الفرنسية والروسية على السلطان لرفض التصديق على الاتفاقية ، وشعرت تركيا بخيبة أمل لضياع فرصة اتفاقية درمندوولف منها بسـبب الضغط الفرنسى والروسى ، وانتهز السفير البريطانى بالاستانة الفرصة للتأثير على تركيا بخصوص اتفاقية قناة السويس(٩٢) ٠

وجاء بالمادة الثامنة فى اتفاقية الاستانة ١٨٨٨ الخاصـة بقناة السويس نص يعهد الى وكلاء الدول الموقعة على المعاهدة المعتمدين فى مصر بمراقبة تنفيذها ويجتمعون فى كل ظرف يهدد سلامة القناة أو حرية المرور بها(٩٣) ٠

وهكذا تقلص مشروع تدويل قناة السويس الى الصورة التى التى انتهت اليها اتفاقية الاستانة بسبب المعارضة العنيفة المتصلة التى حملت لواءها الحكومة البريطانية حتى استطاعت أن تسلب من لجنة الرقابة الدولية أهم اختصاصاتها التى جاء بها المشروع

---

(٩١) عبد العزيز الشناوى ، تكتل الدول لتدويل القنـاة جـ ٢ ص ١٠ — ١١ وراجع نص الاتفاقية فى :
Parl. Pap. Egypt 7 (1887) No. 88.

(٩٢) White/salisbury, Telegram const. 8-11-1887. F.O. 423/25. No. 65. P.R.O.

(٩٣) عبد العزيز الشناوى ، تدويل القناة جـ ٢ ص ٣٢ .

الفرنسى ا(ول(٩٤) . وخفضت المادة ٨ «اللجنة» الى مجرد اجتماع غير عادى لممثلى الدولة فى مصر فى حالة تعرض أمن وحرية المرور فى القناة للخطر ، وتقدم نصائحها وتحذيراتها للحكومة المصرية عند الخطر • ولم تكن لهذه اللجنة سلطات تماثل سلطات لجنة الدانوب • كما لم يكن لهذه اللجنة حق مخاطبة الدول الكبرى من خلال مجموعة أعضائها وتجتمع اللجنة سنويا برئاسة مندوب تركى وبحضور مندوب مصرى . وهى اجراءات قبلها سولسبرى على اعتبار أنها غير مهمة وغير ضارة(٩٥) .

ولقد عارض كرومر مسألة رغبة الأتراك فى تولى رئاسة لجنة القناصل بصفة مستمرة لأن ذلك سيعطيهم مركزا يجعلهم مصدرا للمضايقة لسياسته فى مصر :

«There is a hitch in the Suez Canal Convention. The Turk wishes to be the permanent head of the consular commission we object, as it will give him more locus standi.» (٩٦) .

وعلى أية حال فقد كانت المصالح البريطانية تحميها مسألة الاجماع فى الآراء حتى تكون قرارات اللجنة نافذة المفعول ، وترك للحكومة المصرية اتخاذ كافة الاجراءات الضرورية لتنفيذ الاتفاقية ، والتزام كامل من جانب السفن الحربية بالتعليمات عند عبورها القناة • وكانت انجلترا تحمى هذه الحقوق أمام أوربا • كما وضعت اتفاقية ١٨٨٨ عوائق أمام تدخل السلطان فى مصر تحت شروط

---

(٩٤) عبد العزيز الشناوى ، تدويل القناة جـ ٢ ص ٣٢ •

(٩٥) Which salisbury accepted as unnecessary but harmless» Salsibury/Egerton., 21-1-1887. Egypt 1 (1888).

(٩٦) F.O. 633/7. No. 97. F.O. 20-1-1888. Cromer's Papepers. P.R.O.

محددة عندما تطلب مصر ذلك عندما تكون قواتها غير كافية ٠٠ وأصرت الدول على ضرورة قيام السلطان باستشارتهم وعلى هذا حرمت مصر من حق الاستعانة بأى حليف تختاره(٩٧) ٠

تحليل لاتفاقية ١٨٨٨ :

وكانت اتفاقية ١٨٨٨ نتاجا لثلاثة جوانب : منشور جرانفيل ١٨٨٣ وأبحاث اللجنة الدولية بباريس ١٨٨٥ ومفاوضات الحكومات بخصوص ما وصلت اليه هذه اللجنة ٠ وحددت اتفاقية ١٨٨٨ المركز الدولى لقناة السويس ٠

وقد افتقرت الاتفاقية الى الصراحة والوضوح ، ووجود فجوات وبنود فى نصوصها تتيح للسلطات البريطانية مجالا واسعا تلعب فيه على هواها ٠ ولم يرض ساسة ولوردات البحرية البريطانية عن بعض بنود هذه الاتفاقية ، وخاصة ابان الحرب ، فهى غير محددة فى عباراتها وغير كافية :

«.. inherent objestions in the spirit of the convention itself as well as insufficient precession in its clauses» ٠ (٩٨)

ولقد ضمن امتياز ١٨٥٦ حرية المرور فى القناة ولكن هذه الحرية انتهكت عامى ١٨٧٧ ، ١٨٨٢ ٠

أما اتفاقية ١٨٨٨ فقد أعفت السفن الحربية من المثول أمام القضاء الاقليمى المصرى ، كما أعفتها أيضا من الحصـــول على موافقة مسبقة من مصر قبل مرورها بالقناة ٠ وأصبحت الحرية هنا هى حرية مرور الســـفن الحربية للمتحاربين وفقا لأحكام القانون الدولى الذى يسمح للسفن الحربية بالمرور فى المياه الاقليمية للدول

---

(٩٧) Farnie, op. cit., P.P. 340 — 341.

(٩٨) CAB. 38/9/43. C-I-D. Memorandum of International status of the Suez Canal 27-3-1904.

المحايدة ودخول موانيها وقنواتها • ويشمل هذا التصريح جميع الدول ولم يقتصر على الدول التسع الموقعة على اتفاقية ١٨٨٨ • وهكذا سلبت مصر حق منع مرور سفن أية دولة . وقد نظمت اتفاقية ١٨٨٨ المرور فى قناة السويس للسفن الحربية ولم يطبق هذا الأمر على السفن التجارية ، فجعلت هذه الاتفاقية من قناة السويس ممرا لجميع المتحاربين ، ولكنها ادمجت القواعد التى تحكم بقاء السفن المتحاربة فى الموانى المحايدة ، ومنعت الاتفاقية انزال أو التزود بالمؤن للسفن الحربية أثناء عبورها القناة ، ولكنها لها الحق فى التموين الضرورى جدا ولأدنى حد ممكن وألا يتجاوز بقاؤها فى موانى القناة ٢٤ ساعة على الأكثر . وقد استخدمت الاتفاقية نفس العبارات الواردة فى أول اتفاقية جنيف لعام ١٨٦٤ للأطباء والمصابين والمستشفيات والتى امتدت عام ١٨٦٨ لتشمل السفن والناقلات الحربية التى تنقل المصابين فقط(٩٩) •

ومنعت اتفاقية ١٨٨٨ ممارسة حقوق الحرب بما فيها حق الحصار والغنائم والبحث داخل مياه القناة أو خلال ثلاثة أميال من موانى مداخل القناة • وكانت القناة معرضة للحصار طيلة السنوات الثمانى عشرة التالية لافتتاحها الى أن جاءت اتفاقية ١٨٨٨ لتحررها من هذا التهديد(١٠٠) •

وفشلت بريطانيا فى انجاح مشروعها الخاص بمنع السفن الحربية من اصطحاب غنائمها عبر قناة السويس ، وكان الاقتراح البريطانى فى لجنة باريس يهدف الى حماية سفن أسطولها التجارى• وربما جعل هذا الاقتراح قناة السويس حاجزا واقيا Bulwark للتجارة البريطانية ، لأن مثل هذه الغنائم ستكون على مايبدو بريطانية والغانم غير بريطانى • ومنحت الاتفاقية حق الأسر والغنائم للسفن الحربية ، وسمحت باصطحاب سفينة الأعداء بعلمها عبر قناة السويس • ولم يرد نص محدد فى اتفاقية ١٨٨٨ حول هذا الموضوع

---

(٩٩) Farnie, op. cit., P. 337.

(١٠٠) Ibid. P. 338., Cf. Marder, op. cit., P. 572.

حسبما اقترحت هولندا ذلك فى المؤتمر • وأصبحت موانى القناة بمثابة ملجأ Assylum للسفن الهاربة من مطارديها ، حتى لا تصبح غنيمة حرب(١٠١) •

وجاءت الاتفاقية عامة فى بنودها بشكل خطير ، ولم تضع ضوابط لمشاكل التفسير فهى مثلا لم تضع شروطا لكيفية تموين السفن الحربية بالفحم ، رغم أن الروسيا أثارت هذه المسألة عام ١٨٧٧ • كما أنها لم تضع تفسيرا واضحا لكلمة « احلال السلام » على الرغم من أنها أبعدت جزءا من مصر عن أعمال الحرب •• وحالت بين الدول الاوربية من أن تهاجم مصر عن طريق قناة السويس حتى لو كان تمصر فى حالة حرب مع تلك الدولة(١٠٢) •

كما تجاهلت الاتفاقية مصلحة الدولة صاحبة الاقليم ، وجاءت بعض بنودها قاصرة أو جامدة أو ضعيفة أو متناقضة مع بعضها البعض • كما منعت مصر من تحصين القناة ومن الحرب فى مياهها ومن ممارسة حق الحصار ، كما منعتها من اعتراض مرور السفن الحربية فى قناة السويس(١٠٣) • ولم تجعل الاتفاقية القناة منزوعة السلاح لأنها لم تمنع التحصينات المؤقتة بنفس الوضوح الذى منعت فيه انشاء التحصينات الدائمة (مادة ١١)(١٠٤) •

(جـ) حرية المرور فى قناة السويس :

لقد كشفت الاتفاقية عن التوسع الشاسع بالافتراض القائم على تصور حق الطريق خارج أوربا ومبدأ السماح للمحاربين بالمرور قسرا وشق طريق لقواتهم عبر أراضى دولة محايدة عندما

---

(١٠١) وانظر موضوع مرور الغنائم فى القناة : عبد الله رشوان ، المركز الدولى للقناة ص ١٢٢ – ١٢٤

(١٠٢) Farnie, op. cit. P. 339.

(١٠٣) راجع تفاصيل نقد وتحليل لاحكام معاهدة ١٨٨٨ فى كتاب : عبد الله رشوان المركز الدولى للقناة ص ١٥٧ وما بعدها •

(١٠٤) Farnie, op. cit., P. 338

ترفض تلك الدولة المحايدة هذا العبور ـ قد انهار بعد ثورة المبدأ الجديد القائل بأن الدولة المحايدة ترتكب خرقا كبيرا لواجبات حيادها اذا منحت مثل هذا العبور ، وان حق تنظيم أو رفض العبور عبر الأراضى كان معترفا به فى اليونان القديمة • ومصــــر لها حق السيادة على أراضى القناة وايضا الممر الملاحى ، أو مثل استخدام الطريق البرى • ولكن مصر عانت من العقبات التي فرضت عليها تحت اسم « حرية المرور » أو البحر الحر(١٠٥) : «Mare liberum

كذلك اعتبرت اتفاقية الاستانة خليج السويس كله كطريق عالمى على الدوام وللجميع حق المرور فيه • ولم يكن محددا بمدة امتياز عقد الشركة ، وعلى هذا كان ســــيستمر حتى بعد عام ١٨٨٨ ، وانتهكت بذلك الحقوق المصــــرية للســــيطرة على ميـــاهها الاقليمية(١٠٦) •

وقد حولت الاتفاقية القناة الى اقليم بحرى محايد والى ممر صناعى أو حتى بسفور ثان(١٠٧) • وحولت جزءا من أراضى مصر الى بحار مفتوحة High Seas واخذت أن هذه الارض خارجة عن نطاق القانون الوطنى الى نطاق القانون الدولى ، وخارج مملكة القانون الاقليمى الى القانون البحرى ، وكبلت سيطرة مصر على القناة أكثر مما كبلت امتيازات ١٨٥٤ ، ١٨٥٦ (١٠٨) •

وفى حقيقة الأمر كانت كل هذه العوائق والعقبات ـ التى جاءت فى اتفاقية ١٨٨٨ موجهة الى انجلترا وهو ما عنته الدول

---

(١٠٥) Ibid P. 339.

(١٠٦) H. Wheaton, Elements of International law, Lond. 1889. P. 308

(١٠٧) LIM. Rossignol, Le Canal de Suez. Etude Historique Jurisdique Paris 1898. P. 204.

Farnie, op. cit., P. 339.

الأوربية بكلمة « مصر » فى الاتفاقية • فقد فرضت الدول على مصر التزامات شبيهة بالعبودية Servitude (١٠٩) •

ولقد تأكدت حرية المرور — بغير ضمان — عن طريق عبودية متبادلة لتدويل جزئى : «Partial Internationalization» خلال حياد محدود • وفسرت شركة قناة السويس النص لتؤكد أن الاتفاقية أكدت اعتراف الدول بحياد القناة(١١٠) • مثلما اعترفت بالحق المطلق الذى لا يمس لملكية حملة الأسهم • وحق العبور لم يقابله مساندة أو تدعيم بأى جزاءات ، فلقد أكدت الدول Assured ولكنها لم تضمن Guarantee حرية الملاحة فى القناة ، ولم تفرض أية عقوبات على أولئك الذين يقومون بالخرق أو بالاخلال بحرية الملاحة Contravention ، لأنه لم تكن هناك دولة تدعى المسئولية لفرض العقوبات على بريطانيا العظمى(١١١) •

وحرية الملاحة محاولة من جانب الدول الاستعمارية للسيطرة على البحار والممرات المائية لجلب المواد الخام فى آسيا وأفريقيا ، واحتكار أسواق القارتين ولم تجد القناة مثيلا لها فى الحياة الدولية يمكن أن يقاس عليه ، وحاول الفقهاء تشبيهها بالممرات الطبيعية كالمضايق التركية والموانى ، بينما رأى آخرون أنها كطرق المواصلات الداخلية • والذين يذهبون الى أن القناة حكمها حكم المضايق لم يفرقوا بين الممر المائى الطبيعى والممر المائى الصناعى الذى شقته يد الانسان • وانه مادامت القناة تصل بين بحرين وتستخدم لصالح التجارة العالمية فيجب أن تظل الملاحة فيها حرة لجميع السفن ، وأن هذه الصبغة الصناعية تختفى بمضى الزمن • ويباح للسفن فى وقت السلم المرور فيها ، التجارية والحربية على حد سواء • وأما فى أوقات الحرب فان الدولة التى تمر القناة فى أرضها — وهى فى حالة حرب — فانها تستطيع منع مرور سفن أعدائها فى القناة

---

(١٠٩) Ibid.

(١١٠) Milner, England in Egypt. op. cit., P. 429.

(١١١) Farnie, op. cit. P. 339

وتستعمل حقوق البلد المحارب فى داخل القناة . وأما اذا كانت فى حالة حياد فان القناة تظل مفتوحة لملاحة السفن الحربية والتجارية على السواء ، بشرط امتناع سفن الدول المتحاربة عن ارتكاب أعمال حربية فى القناة ، لأن ذلك يعتبر عدوانا على المياه الوطنية لبلد محايد وخرقا صارخا للحياد(١١٢) . ويرى البعض بأن قناة السويس طريق المواصلات العالمية ، وأن الملاحة بها يجب أن تظل حرة فى مختلف الظروف والأوقات ولو تعارض ذلك مع مصلحة مصر وسلامتها(١١٣) .

ولصعوبة ايجاد وضع معين فى القانون الدولى يصح أن يرجع اليه النظام الجديد ، قال بعض الشراح ان نصوص المعاهدة ومراحل تحضيرها تبين أن هذا النظام يعد خليطا من قواعد مختلفة أملتها آراء واعتبارات متعددة ، وأن هذه المعاهدة تعتبر ميثاقا قائما بذاته أبرمته الدول التى اشتركت فيه لتحقق به الحرية المطلقة للمرور فى قناة السويس ، بصرف النظر عن القواعد العامة ومبادىء الحياد فى القانون الدولى(١١٤) .

وأيد الدكتور عبد الله رشوان هذا الاتجاه ، اذ أن أحكام معاهدة ١٨٨٨ ــ تعتبر فى مجموعها نظاما خاصا أملته المصلحة الأساسية التى قصدت الدول تحقيقها من وراء تقديم مبدأ حرية المرور فى قناة السويس ، والتى تتمثل أساسا فى رواج التجارة الدولية وتسهيل حركة النقل البحرى العالمى ، وأن سائر نصوص المعاهدة تدور حول صيانة هذا المبدأ الذى يحقق هذه المصلحة .. وعلى ضوء هذا القول يمكن تسمية هذا النظام « بحرية المرور

---

(١١٢) مصطفى الحفناوى ، قناة السويس ومشكلاتها جـ ٣ ص ١٤١ ــ ١٤٤ .

(١١٣) المرجع السابق ص ١٤٦ .

(١١٤) Ahmed Moussa, Dr. Essai sur Le Canal De Suez droit et Politique. Paris 1935. P. 92.

الدائمة » مادامت هذه الحرية هى الهدف الأساسى الذى قصده واضعو المعاهدة المذكورة(١١٥) ٠

وأكدت المادة ١٣ من الاتفاقية حقوق وامتيازات الخديوى المستمدة من الفرمانات ، وذلك خلال بحث انجلترا لعزل القناة عن مصر ٠ فانجلترا لم تنزع سلاح القناة أو تجعلها محايدة أو تجردها من جنسيتها : Denationalize أو تدولها أو تجعلها عالمية ٠ وهكذا دافعت بريطانيا عن حقوق مصر ، التى هى حقوقها ، وضمنت مرور سفنها الحربية وقواتها وقت السلم والحرب على السواء ، عبر قناة السويس الى الهند ٠ وحصلت من خلال اعتراف دولى على حق انزال وشحن الجنود فى وقت السلم بدون تصريح خاص بذلك ، وذلك فى حالة حدوث اعاقة عارضة للقناة ٠ وحولت انجلترا بريدها من الطريق البرى عبر مصر الى الطريق البحرى اعتبارا من هذا العام الذى وقعت فيه اتفاقية ١٨٨٨(١١٦) ٠

ولم يكن بارنج متحمسا لاتفاقية ١٨٨٨ ورأى فيها تهدئة لفرنسا ، ورغب فى الحصول على بعض الامتيازات منها كثمن لهذه الاتفاقية(١١٧) ٠

هذا وقد انضمت دول عديدة بعد ذلك لاتفاقية ١٨٨٨ هى : الصين واليونان واليابان والبرتغال والنرويج والسويد والدانمارك(١١٨) ٠

---

(١١٥) عبد الله رشوان ، المركز الدولى لقناة السويس ص ١٥٦ ٠

(١١٦) Farnie. op. cit., P. 341

(١١٧) Cecil, Salisbury, op. cit., Vol. IV P. 106.

(١١٨) Yves Van Der Mensbrughe, les Garanties de La Liberté De Suez. op. cit., P. 50.

القناة بين فكرة الحياد وحرية المرور(١١٩) :

ولم تكن أوربا ترضى باطلاق يد انجلترا للتحكم فى قناة السويس ، وانما سعت كما رأينا ـ لتحديد المركز الدولى لقناة السويس بما يتفق ومصالحها • واتخذ الصراع أشكالا مختلفة بعد ازدياد المصالح الاقتصادية والاستعمارية عبر قناة السويس • وبدا ذلك واضحا من خلال مناقشات مؤتمر باريس ١٨٨٥ من محاولة وضع طابع دولى لا يتعارض مع مصالحهم تمثل فى الاتجاه نحو تدويل القناة تارة وحيادها تارة أخرى ووضعها فى حالة سلام دائم أو حرية المرور الدائمة •

ونشط رجال القانون ورجال الفكر والسياسة والعسكريون كل منهم يلقى بدلوه لتحديد الشكل القانونى ، والمركز الدولى لهذا الممر المر الملاحى ذى الاهمية العالمية .

وقد استخدم الفرنسيون مرارا كلمة « حياد » Neutralitv فى مفاوضاتهم ومناقشاتهم ، ولكن هذه الكلمة استبعدت من نصوص الاتفاقية بناء على طلب بريطانيا ، وطبق الحياد بالفعل على البحر الأسود فى عام ١٨٥٦ ولم يستخدم فى اتفاقية ١٨٨٨ ، ما لم يكن الحياد يعنى « حرية المرور »(١٢٠) •

ورأت فرنسا أن الحل الأمثل لمشكلة قناة السويس يتمثل فى حياد مصر • فقد كتب وادنجتون الى سولسبرى فى صيف عام ١٨٨٧ يقول : « نأمل بكل اخلاص أن تتحقق حرية المرور فى قناة السويس عن طريق حياد مصر كلها » :

---

(١١٩) راجع تطور فكرة حياد قناة السويس قبل افتتاحها للملاحة وحتى عام ١٨٨٢ فى كتاب : السيد جلال ، الصراع الدولى ص ٤٨٣ – ٤٥٤ ومن تطور فكرة حياد القناة ومعناها القانونى ، انظر : مصطفى الحفناوى ، قناة السويس ومشكلاتها جـ ٣ ص ١٤٩ – ١٦٦ •

(١٢٠) Farnie, op. cit., P. 339.

Nous espéron sans doute vivement que la liberté du canal sera complétée par la neutralité de l'Egypte tout entière». (١٢١) .

كما نوقشت مسألة حياد مصر فى السنوات ١٨٨٥ ، ١٨٨٧ فلم يكن عند الحكومة البريطانية مانع من قبول هذه الفكرة والجلاء عن مصر على أساس شروط معينة يوافق عليها الباب العالى أهمها حق بريطانيا فى ارسال جنودها لمصر ثانية عند الضرورة ، أى بترتيبات تضمن حياد مصر ، وتحمى فى نفس الوقت المصالح الاستراتيجية لبريطانيا والتى كانت سببا فى الاحتلال الانجليزى لمصر(١٢٢) .

وفى صيف عام ١٨٨٥ أبدى جلادستون استعداده لبحث مسألة حياد مصر مع فرنسا ، وقد استفسر منه وادنجتون عن نوع هذا الحياد ، وأبدى جلادستون اعتذاره عن الدخول فى التفاصيل ، ولكن الفكرة العامة متجهة الى أن يقوم السلطان بحماية هذا الحياد وذلك فى حالة قيام اضطرابات فى مصر أو حدوث اعتداء خارجى على مصر . ولكن ليس الى الحد الذى يؤدى الى احتلال عسكرى دائم بقوات عثمانية(١٢٣) .

ولقد هاجم كرومر مسألة حياد مصر وقناة السويس فى كتابه

---

(١٢١) Waddington/Salisbury, 22-7-1887. Documents Diplomatique Negociation Relatives au Reglement International pour la libre usage du canal de suez. 1886 — 1887. Paris 1937. No. 42. P. 67.

(١٢٢) Marlowe Cromer in Egypt. P. 79.

(١٢٣) Waddington/Freycinet, Lond. 11-5-1885. D.D.F.T. IV No. 24.

وانظر أيضا : السيد حسين جلال ، الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس جـ ١ ص ٤٥٢ ــ ٤٥٤ .

مصر الحـــــديثة(١٢٤) . كما حذر جرانفيل المندوبين الانجليز فى مؤتمر باريس ١٨٨٥ بتجنب استخدام كلمة حياد والتمسك بعبارة حرية Freedom أو حرية الملاحة «Free Navigation» كما وردت بمنشوره .

ورأى الأعضاء أن لفظة « الحياد » التى تستخدم بالنسبة للقناة والمرتبطة بالقانون الدولى للمياه الاقليمية لدولة محايدة يكون فيه حق المرور البحرى للسفن المتحاربة مع الامتناع عن ارتكاب أى عمل عدائى(١٢٥) .

وكذلك نظر دى لسبس الى شركة قناة السويس فى ضـــوء كونها « دولة محايدة » مثل بلجيكا أو سويسرا أو الفاتيكان ، ضمنت كل الدول حيادها . وتمسك دى لسبس بحقه فى أن يرفع صوت الشركة عاليا بأن حدودها الاقليمية لا يمكن قياسها بالمقارنة مع مركزها ونفوذها القوى . ولم تكن هناك عصبة امم عام ١٨٥٤ ، عندما حصل دى لسبس على الامتياز الأول لشق القناة ، ولقد أطلق دى لسبس على الشركة لفظة « عالمية » Universalle واستمد فكرة دعوته لحياد القناة على أساس مادتى عقد الامتياز الثانى ١٨٥٦ ، رقم ١٤ ، ١٥(١٢٦) .

أما جول فرى فقد أكد أن حياد القناة قد تأكد قانونيا وعمليا منذ ٣٠ عاما أى منذ فرمانى ١٨٥٦ و ١٨٦٦(١٢٧) .

وكذلك الامبراطور غليوم الثانى أعلن عن ميله لحياد قناة السويس ، ورغب فى بحث هذا الأمر مع دارنبرج D'Arenberg

---

(١٢٤) Cromer, Modern Egypt., op. cit., Vol. 2. PP. 382 — 387.

(١٢٥) Silva. W.A. op. cit., P. 334.

(١٢٦) Crabité. P. op. cit., PP. 218 — 219.

(١٢٧) Bullétin Décadaire, No. 466, 2-12-1884. P. 730.

ـ رئيس شركة قناة السويس ، فقد صرح بذلك الى السيد / بلات Plate سرا(١٢٨) .

هذا وقد رأى البعض الآخر أن حياد القناة شبيه بحياد المياه الاقليمية المحايدة استنادا الى أن المعاهدة أجازت لسفن المحاربين المرور بها بشرط عدم ارتكاب أعمال عدائية داخل منطقتها ، وهى القاعدة المطبقة بخصوص المياه المذكورة ، ويتفرع على هذا قول بأن المعاهدة جزء من أراضى مصر بما فيها من أعمال الحرب ، بينما رأى البعض أن القناة اعتبرت منذ ١٨٨٨ محايدة حيادا دائما(١٢٩).

بينما رأى آخرون أن النظام الذى قررته معاهدة الاستانة لقناة السويس ليس الحياد بل هو نوع من « السلام الدائم » لأن للمحاربين حق استخدامها دون عائق . وكذلك لم يتقرر تجريدها عسكريا لأن للحكومتين المصرية والتركية حق اتخاذ التدابير الدفاعية لمنطقتها عند اللزوم والاستعانة عند الضرورة بالدول الأخرى فى بعض الحالات .

وخلصوا الى القول بأن القناة أصبحت فى ظل معاهدة ١٨٨٨ « مضمونة » Garanti ضد كل الأضرار التى تنشأ عن الحرب(١٣٠) .

وهناك رأى يقول « بدولية القناة » بدليل خضوعها وقت الحرب لمبدأ حرية البحار العامة ، فسمحت بمرور الأساطيل الحربية المحاربة على وجه المساواة التامة بين جميع الدول بما فيها الدولة صاحبة

---

(١٢٨) رئيس شركة اللويدز الألمانية ومدير بشركة قناة السويس ، فقد اخبر بلات سكرتير عام شركة قناة السويس بأن غليوم الثانى قد صرح خلال رحلة تجريبية لاحدى السفن عن ميله لحياد قناة السويس .

Délcassé/Montebells, Paris, 19-6-1902. D.D.F. 2ème S.T. 2 No. 296

(١٢٩) Hallberg, op. cit., P. 293.

(١٣٠) عبد الله رشوان ، المرجع السابق ص ١٥٤ .

الاقليم • يضاف الى ذلك تجريد منطقة القناة من الاستعدادات العسكرية وتخلى السلطة صاحبة السيادة عن بعض حقوقها عليها ، وما نص عليه من جواز تدخل الدول بصفة مشتركة عند اللزوم فيما يعرض لهذا الطريق • عندئذ يمكن القول بأن القناة قد تقررت دوليتها فأصبحت منشأة عالمية تخص لجميع الشعوب(١٣١) .

قناة السويس بعد معاهدة ١٨٨٨

(١) التحفظ البريطانى على اتفاقية قناة السويس :

عرضت اللجنة الفرعية بباريس ١٨٨٥ نتيجة أعمالها وأبحاثها بخصوص وضع مشروع معاهدة لتنظيم مركز القناة على اللجنة العامة بجلستها فى ٤ يونية بتقرير قدمه رئيسها ، واشار فى نهايته الى أن هذه اللجنة الفرعية قامت بمهمتها دون أن تدخل فى اعتبارها الحالة الاستثنائية الموجودة فى مصر(١٣٢) . وتنبهت بريطانيا لهذا الموضوع من قبل • ففى رسالة سرية وعاجلة من الادميرالية البريطانية الى وزارة الخارجية فى ٣٠ مايو ١٨٨٥ فحواها ما ملخصه :

١ ـ أن النص الخاص بعدم انزال الجنود والمعدات الحربية بالقناة وميناءى الدخول (بورسعيد والسويس) زمن السلم والحرب يجب الا ينطبق على القوات البريطانية طالما أنيط بها مسألة حماية الأمن فى مصر •

٢ ـ من المرغوب فيه ـ من الناحية الصحية ـ انزال المرضى الى مستشفيات السويس من سفن نقل الجنود التى تمر باستمرار فى القناة أو فى ميناءى السويس وبورسعيد •

---

(١٣١) المرجع السابق •

(١٣٢) Parl Pap. Egypt 19 (1885) Vol. 2. 1885.

٣ ـ تحتاج كلمات المادة المقترحة الى عناية ودقة شديدة فى الصياغة .

٤ ـ يجب الا تعوق الاتفاقية استخدام سفن الأسطول البريطانى للحوض الجاف الموجود بميناء السويس فى حالة السلم(١٣٣) .

وكانت وزارة الخارجية البريطانية قد استفسرت من وزارة الحربية عما اذ كان من الممكن الموافقة على الحظر الخاص بانزال جنود ومؤن حربية فى القناة زمن الحرب ، وتطبيق ذلك فى زمن السلم ، وامتداد هذا الحظر ليشمل مينائى بورسعيد والسويس ؟ فاعترضت وزارة الحربية على هذا البند لأنها مسئولة عن حماية مصر . وميناء السويس ـ على سبيل المثال ـ كان ومازال ميناء مصر على البحر الأحمر ، وهو ليس بحال من الأحوال ـ فى نظر خبراء الحربية البريطانية ـ من خلق قناة السويس ، فقد كان موجودا قبل التفكير فى انشاء قناة السويس ، علاوة على أن هذا الميناء هو نهاية الخط الحديدى القادم مباشرة من القاهرة ، وهو النقطة التى يأتى ويذهب منها الجنود الى كل من : سواكن ومصوع والموانى الأخرى المطلة على البحر الأحمر . وعلى هذا فاذا شمل الحظر الذى ورد بالاتفاقية ميناء السويس ، فسيصبح من المستحيل بالنسبة لانجلترا استخدام ميناء السويس قاعدة ومستودعا لحملاتها العسكرية الى سواكن . وان السويس تقع بعيدا عن مدى المنطقة المحايدة التى تشملها القناة كطريق رئيسى لكل الدول .

وباختصار يجب أن يشمل هذا الحياد فقط القناة نفسها ، ويجب الا يمتد الى ما وراءها الى السويس الميناء المصرى على البحر الاحمر . هذا علاوة على أن انجلترا تمتلك مستشفى عسكريا له أهميته لانجلترا فى نقل الجنود فيما بين الهند ومصر وله سمة كبيرة لانجلترا فى كل الأوقات كما تمتلك أيضا ذلك المبنى الضخم

---

(١٣٣) Admirality/Granville, 30-5-1885, F.O. 78/4787, Secret. Admirality P.R.O.

الذى بناه أمير هولندا ـ هنرى ـ فى بورسعيد . وبناء على هذه الظروف « سيكون أمرا انتحاريا بالنسبة لنا أن نوافق على أن تمتد هذه الاتفاقية لتشمل هذه الموانى التى قبل حيادها فى حالة الحرب »(١٣٤) .

عندئذ تنبهت الدبلوماسية البريطانية لهذا الموضوع وخشيت أن تعرقل المعاهدة سلطاتها ونفوذها ومصالحها فى مصر ، فأبلغت حكومتها مندوبيها بلجنة باريس فى رسالة مؤرخة فى ٦ يونيه ١٨٨٥ : « يجب أن يكون مفهوما بصفة تامة أن المشروع المقترح يعد فى نظر الحكومة البريطانية بيانا للتدابير التى تقبلها الدول فيما بينها لتنظيم مركز القناة بصفة دائمة ، ولكن لا تعد هذه التدابير واجبة التطبيق بشكل يعرقل حقوق القوات البريطانية التى تحتل مصر أو يعطيها حريتها فى العمل الذى لا غنى عنه لتقوم بمهمتها على وجه فعال فى الظروف الخاصة والمؤقتة القائمة الآن »(١٣٥) .

وعلى هذا قدم مندوب بريطانى فى المؤتمر التحفظ التالى : « ... من واجبهما تقديم تحفظ عام على تطبيق نصوصها بحيث لا يتعارض تطبيق نصوص المعاهدة مع هذا الموقف أو يقيد حرية حكومتها فى العمل أثناء احتلال بقوات حضرة صاحبة الجلالة البريطانية »(١٣٦) .

وسجلت اللجنة العامة هذا التحفظ فى جلسة ١٣ يونية ١٨٨٥ ، ولم يدخل التحفظ البريطانى ضمن بنود الاتفاقية لأن الدول رفضت ذلك . وقد قنع الرأى العام البريطانى وقبل هذا الأمر لأنه

---

(١٣٤) Thomspon/currie, confedential war office. 25-5-1885.
F.O. 423/19 No. 111. & Inclosure. P.R.O.

(١٣٥) عبد العزيز الشناوى ، تدويل القناة جـ ٢ ص ٣٨ ، عبد الله رشوان ، ص ١٧٥ .

(١٣٦) المرجع السابق ، وانظر نص التحفظ البريطانى فى :
Parl. Pap. Egypt 19 (1885) sitting, 13-6-1885.

لم تثر أية أسئلة للحكومة فى مجلس العموم البريطانى عن قناة السويس منذ عام ١٨٨٧ الى عام ١٨٩٢ ولم توقع أى من الدول الآسيوية أو الأفريقية على الاتفاقية(١٣٧) ٠

وعندما أوشك الاتفاق بين الحكومتين الفرنسية والبريطانية أن يتم وجهت الاخيرة فى أكتوبر ١٨٨٧ رسالة الى ممثلها فى باريس كررت فيه التحفظ الذى سبق أن أبداه مندوبها بلجنة ١٨٨٥ ، وطلبت منه احاطة الحكومة الفرنسية بأن الحكومة البريطانية مع موافقتها على مشروع المعاهدة ، بعد تسوية نقط الخلاف ، تتمسك بالتحفظ المذكور(١٣٨) ٠

وبهذا الشكل لازم التحفظ البريطانى اتفاقية ١٨٨٨ فى مراحل تنفيذها الى أن تم التوقيع عليها وأصبح ملحقا بها بعد أن قبلته الدول التى وقعتها ٠ وبمقتضى هذا التحفظ يكون لبريطانيا أن تتحلل من نصوص الاتفاقية كلها أو بعضها اذا كان تطبيقها يتعارض مع مقتضيات احتلالها لمصر ، ويعطل حريتها فى العمل فى فترة قيام هذه الحالة الاستثنائية ٠

ونتيجة لهذا التحفظ البريطانى أصبحت المعاهدة معطلة لسنوات عديدة ، وأثيرت هذه المسألة فى مناسبات عديدة فى البرلمان ، فطرح سؤال : متى سيتم تنفيذها ؟ وردا على هذا الاستفسار فى مجلس العموم البريطانى ، ذكر كيرزون فى معرض رده نيابة عن الحكومة : « ان المعاهدة نافذة المفعول ولكنها لم تدخل بعد مرحلة التطبيق العملى وذلك نتيجة التحفظ البريطانى على المعاهدة حيث أخطرت بها الدول »(١٣٩) ٠

---

(١٣٧) Farnie, op. cit., P. 341.

(١٣٨) عبد العزيز الشناوى ، تدويل القناة جـ ٢ ص ٤٠ ، عبد الله رشوان ، ص ١٧٦ ، وانظر منشور سولسبرى :
Parl. Pap. Egypt 1 (1883) No. 53, 4-11-1887

(١٣٩) Hansard's Parliamentary Debates, 4th serie Vol. 61 P. 667.

واستفادت انجلترا من هذا التحفظ ، بحيث تعطلت أحكام معاهدة ١٨٨٨ عندما تتعارض مع ارادة انجلترا ومصـــالحها ، وخضع مركز القناة بصفة عامة لما تمليه السياسة البريطانية ولهذا فسر بعض فقهاء القانون الدولى العام أن بريطانيا اعتزمت أن توقف ارتباطها باتفاقية الاســـتانة لحين انتهاء الاحتـــلال البريطـــانى لمصـــر(١٤٠) •

وأصبح لانجلترا وحدها الحق فى انزال جنودها ومعداتها على ضفاف القناة نتيجة تحفظها على الاتفاقية(١٤١) • وقد أعد أوكس A.H. Oaks ـ أحد أعضاء حزب الأحرار البريطانى ـ بوزارة الخارجية البريطانية ـ مذكرة فى يونية ١٨٩٦ حول التحفظ البريطانى على المعاهدة • مفاده أنه طالما كان التحفظ قائما ، فان للقوات البريطـــانية الحق فى انزال جنودها بالقناة طوال فترة الاحتلال البريطانى لمصر • وكانت بريطانيا مســـئولة من الناحية العملية عن حماية قناة السويس ، وليس الخديو ، بدليل أنه عندما نشبت الحرب الأســـبانية ـ الأمريكية ، ورغبت الولايات المتحدة ارسال أسطولها عبر قناة السويس ، استفسرت من لندن ولم ترسل الى الخديوى(١٤٢) •

موقف الروســـيا من التحفظ البريطـــانى :

عندما بدأت العلاقات السياسية فى نهاية القرن التاسع عشر بين فرنسا وانجلترا فى التحسن ، نشطت الدبلوماسية الروســـية فى اثارة المسألة المصرية ومشكلة قناة الســـويس وأخذت تلوح لفرنسا باســـتعدادها لمؤازرتها فى هذا الأمر • وهاهى الوثائق البريطانية والفرنسية تلقى لنا الضوء على هذا الموضوع •

---

(١٤٠) عبد الله رشوان ، ص ١٨٠ ، عبد العزيز الشناوى ، تدويل القناة جـ ٢ ص ٤١ •

(١٤١) F.O./Admirality, F.O. 78/4987., 15-7-1896. P.R.O.

(١٤٢) Hallberg, op. cit., P. 298 — 300.

ففى رسالة بعث بها سولسبرى الى لورد كرومر ــ فى صيف عام١٨٩٦ ــ يوضح له أن الروسيا قلقة كثيرا باستمرار التحفظ البريطانى ــ الذى قدمه بونسيفوت فى عام ١٨٨٥ ــ الذى يحفظ لبريطانيا حق اعفائها من محظورات الحياد الملحقة باتفاقية القناة طالما بقى احتلال انجلترا لمصر • وعبر سولسبرى فى خطابه لكرومر أنه هاجم التحفظ عندما وقعت اتفاقية ١٨٨٨ ، وأبدى سولسبرى رغبته فى التخلى عن هذا التحفظ • وسأل كرومر عما اذا كان لديه اعتراض على ذلك(١٤٣) •

وتوضح الوثائق البريطانية غير المنشورة ، أنه فى صـــــيف عام ١٨٩٦ بدأ التفكير فى سحب التحفظ البريطانى على اتفاقية ١٨٨٨ ، خاصة بعد أن أبدت الروسيا تخوفها من هذا التحفظ بسببه الأحداث مع الشـــرق الأقصى ١٨٩٥ • فهاهى المراســـلات بين سولسبرى وكرومر لبحث ودراسة تفصيلية قبل اعطاء الفاعلية لأى اقتراح يقدم خاص بسحب التحفظ البريطانى على الاتفاقية ، وأن الدول الأوربية لم تبد أى اهتمام ذا بال بهذا التحفظ • وحاولت الدبلوماسية البريطانية التأكيد للروسيا أن بريطانيا لم تفكر بأى شكل من الأشكال فى التدخل فى حياد القناة ، وأنها تبحث عن أى وسيلة مرضية لوضع نهاية لهذا التحفظ ، خاصـــة وأن اهتمام الروسيا ازاء هذه المسألة قد ازداد بعد أن تركز اهتمامها صـــوب الشرق الأقصى بعد أحداث عام ١٨٩٥ فقد أثبتت قناة السويس أنها الطريق المفتوح لمواصلاتها مع الشرق الأقصى • وبالأخص عندما أعيد تجديد وتدعيم أسطولها البحرى فى هذه المياه • وعلى هذا فقد ازداد قلقها بالنسبة لأى شروط دبلوماسية يكون من شأنها التدخل فى حياد القناة • وحاولت وزارة الخارجية البريطانية ازالة أسباب هذه الشكوك ضد انجلترا بالتأكيد بأنها لم ولن يكون لها أدنى رغبة فى التدخل فى حياد القناة :

---

(١٤٣) Salisbury/Crommer, F.O. 24-6-1896. F.O. 433/7 No. 177. Cromer's Papers. P.R.O.

«We had not and never have had, the slightest wish to interfer with the neutrality of the canal». (١٤٤) .

كان ذلك هو بداية التحرك الروسى ازاء المسألة المصرية ، فمن قبل كثرت شكوى الفرنسيين من حلفائهم الروس الذين لم يقفوا معهم لتحطيم المقاومة البريطـــانية العنيدة لهم . فابان الأزمات الخديوية لم تتحرك الروسيا ، وانتقد مونتيبللو Montebello بشدة الموقف الروسى بقوله :

La Russie, malgré l'action puissante : qu'elle pourrait, si elle. le voulait, excercer sur la politique de l'angleterre en Egypte, est generalement portée à se désintersser de cette question». (١٤٥) .

وانتاب الشك دبلوماسيا آخر هو بول كامبون من أن مسلك الروسيا هذا متعمد لكي يستديم الاحتلال البريطانى لمصر ، ويستتبع ذلك القطيعة بين انجلترا وفرنسا(١٤٦) .

وفى عام ١٨٩٦ أقلق التقــارب الفرنسى ــ البريطـــانى ، الروســيا . فلقد كان مورنهايم Mohrenheim ــ السفير الروسى بباريس ــ يكاد يكون يوميا فى مقر وزارة الخارجية الفرنسية محاولا اثارة الفرنسيين المعتدلين(١٤٧) .

---

(١٤٤) (القائم بالأعمال الانجليزية فى باريس) Draft to Howard : F.O. 78/4787., July 15, 1896, P.R.O.

(١٤٥) Montebelles/Develle, St-Petres. 27-1-1893. D.D.F. T. X No. 142.

(١٤٦) Paul cambon/Develle, Pèro, 25-2-1983. D.D.F.T.X. No. 176

(١٤٧) Herbette/Berthelot, Berthelot, Berlin, D.D.F.T. XI No. 353.

وصرح لوبانوف ـ وزير خارجية الروسيا ـ الى مونتبللو ـ سفير فرنسا بروسيا ـ بأن الروسيا لها مصالح حيوية جدا فى مصر وبالأخص بالنسبة لتأكيد مسألة حياد قناة السويس :

«.. parce que la questioп d'Egypte intéresse en plus haut point la Russie aujourd'hui, et surtout pour l'avenir à cause de la nécessite d'assurer la neutralisation du Canal de Suez». (١٤٨) .

وأوضح لوبانوف أنه قد سبق وأرسل بتعليمات شديدة اللهجة، بهذا المعنى ، الى ستال Staal بلندن . والآن فان لوبانوف يعرض على فرنسا الضغط الأكثر فاعلية ، بالنسبة لهذه المسألة(١٤٩) وأبدى لوبانوف استعداده للتعاون مع فرنسا للضغط على انجلترا متخذين أساسا مسألة قناة السويس محور المحادثات والاتفاقية التى وقعت فى الاستانة ١٨٨٨ وبقيت منذ ذلك التاريخ حبرا على ورق(١٥٠) . وابتهج مونتبللو كثيرا لهذا التحرك الروسى ازاء مسألة قناة السويس بعد أن ظلت فرنسا تشتكى لسنوات من اهمال الروسيا للمسألة المصرية ، وأصبح اهتمامها الآن (١٨٩٦) كاملا يمكن الاعتماد عليه(١٥١) .

وفى ١٤ أبريل أخبر لوبانوف السفير البريطانى فى بطرسبورج بلهجة غير ودية ان حياد القناة سيظل وهما وسرابا طالما بقى البريطانيون فى مصر وطلب اعادة بحث المسألة المصرية برمتها :

«.. in a tone that was not pleassant, that the neutrality of the canal would remain illusery untill the British had evacuated Egypt and demanded a full inquiry into the whole Egyptian situation». (١٥٢) .

---

(١٤٨) De Montebelle/Bourgcois, 31-3-1896 D.D.F.T. XII No. 361.

(١٤٩) Ibid.

(١٥٠) Ibid.

(١٥١) Ibid, 2-4-1896. No. 365.

(١٥٢) O'conor/Salisbury., 21-4-1896. F.O. 78. 78/4892. No. 21. P.R.O.

ولعل هذا التحرك الدبلوماسى الروسى يفسر لنا سر التحرك الانجليزى لبحث مســـألة الغاء التحفظ البريطانى على اتفـاقية ١٨٨٨ .

وان كان دى كورسيل يثير الشكوك حول موقف سولسبرى نتيجة الضغط الروسى باستغلال مشكلة قناة السويس ، ومحاولة سولسبرى مصالحة الروسيا بشكل يرضيها لولا تدخل كرومر الذى عمل لغير صالح الروسيا :

«.... mais l'intervention de Lord Cromer, consulté par he Premier Ministre, a mis un brusque arrêt à ces disposition favorables». (١٥٣) .

ولقد أوضح لوبانوف أهمية حياد قناة السويس للروسيا لأنها تربط شطرى الامبراطورية الروسية علاوة على أنها تسهل الدفاع عن ممتلكاتها فى الشرق الأقصى . الا أن مسألة حياد قناة السويس تستدعى بحث المســـألة المصـــرية برمتها . لذلك رأى الكونت جلوشوسكى Goluchowski (وزير خارجية النمسا آنذاك) أن المسألة المصرية وقناة السويس تشكلان جزءا متكاملا من المسألة الشـرقية وأبدى رغبته فى أن تجد انجلترا حلا لهذه المسألة يرضى كلا من الروسيا وفرنسا(١٥٤) .

موقف تركيا من التحفظ البريطانى :

تطالعنا وثائق القلعة برســـالة موجهة من وزارة الخارجية التركية الى الحكومة المصرية مضمونها أنه قد نما الى علم وزارة الخارجية بالاســـتانة عن قيام سفينة حربية بريطانية بحمل كمية كبيرة من البارود من مدينة أنفرس لجهة الصين عن طريق قنـــاة

---

(١٥٣) De courcel/hanotaux, Lond. 13-8-1896. D.D.F.T. 12. No. 442.

(١٥٤) Loze (سفير فرنسا بفينا) Hanotaux, vienne, 30-8-1896 D.D.F.T. 12 No. 448.

السويس ، وسترسو أيضا فى بورسعيد . وطلبت الخارجية التركية اجراء اللازم نحوها وعرضت الرسالة على رئيس الديوان الخديوى — ثابت محمد — ورفع مذكرة بذلك الى رئيس الوزراء . وتقرر ارسال برقية من الداخلية الى جميع محافظات القناة بملاحظة منع تفريغ أى شىء من البارود المذكور لا فى بورسعيد ولا فى أية نقطة من القنال ولا فى السويس(١٥٥) .

(ب) قناة السويس والاتفاق الودى ١٩٠٤ :

ولم تكن اتفاقية ١٨٨٨ نهاية الصراع الدبلوماسى بين انجلترا وفرنسا فقد استمر الصراع أكثر من خمسة عشر عاما ، وكانت المسألة المصرية وقناة السويس على قمة هذه المسائل الاستعمارية بين البلدين . وقد اهتمت انجلترا كثيرا بالحصول من فرنسا على اعتراف بمركز انجلترا فى مصر .

ورأى سولسبرى أن فرنسا قد تتغاضى عن الاهتمام بالمسألة المصرية اذا تم تعويضها فى مكان آخر . وسيطرت هذ الفكرة على سولسبرى فى أغسطس ١٨٩٥ عندما تداعت المسألة المغربية . ولكن سولسبرى — فى يونية ١٨٩٦ — يعود الى الموضوع القديم ، وهو «الامبراطورية العثمانية الآخذة فى الانهيار » والحاجة الى المشاركة فى تقسيمها السلمى a peaceful partition فاقترح أن تقوم فرنسا بأخذ سوريا ولكن كورسيل رد بأن سوريا ستكون مشكلة لفرنسا أكثر مما تستحق تماما ، مثل مصر بالنسبة لانجلترا . كذلك حذر كورسيل هانوتو بأنه لا يوجد شىء يسىء للعلاقات الفرنسية —

---

(١٥٥) وثائق القلعة — محافظ مجلس الوزراء (قناة السويس) ، محفظة رقم ٤ ملف ١/١٤ موضوع تقرير من نظارة خارجية الاستانة عن مرور وابور انجليزى محمل بالبارود فى طريقه للصين من ١٨٩٠/٤/٢٥ الى أول اكتوبر ١٨٩٤ .

الروســـية أكثر من مســـألة حصول فرنســـا على ممتلكات فى الشرق(١٥٦) .

ولكن سولسبرى لم ييأس فنجده يرتب اجراءات فى أغسطس ١٨٩٦ ليمكن لفرنسا الحصول على جزيرة كريت(١٥٧) . وفى خريف عام ١٨٩٦ يشير سولسبرى الى الموقف الحرج فى الشــرق الأدنى ويبدى ملاحظات لكورسيل بقوله : «ان الحل للمشكلة التى تمارس فى الاستانة يمكن أن تسهل الحل فى مصر »(١٥٨) . وعاد سولسبرى يغرى دى كورسيل فى يناير ١٨٩٧ بمزايا تقســـيم الامبراطورية العثمانية وحصولها على سوريا والاماكن المقدسة ، وربما شريط من آسيا الصغرى . ولكن كورسيل احتج بأن فرنسا لا ترغب فى أن تكون دولة عازلة بين الروسيا وانجلترا . ولمح سولسبرى بأنه اذا كانت هذه التعويضات غير مناسبة فانه توجد وسائل أخرى قد ترضى فرنسا ، وأشـــار الى مراكش .. ولكن كورسيل أصر على أن تكون المسألة المصرية بمعزل ولها عناصر اتفاق خاصة بها(١٥٩) . ورغب دلكاسيه، بادىء الأمر فى جعل المسألة المصرية جزءا من المسألة الافريقية برمتها ، وعلاوة على ذلك تظاهر بأن المقصود بالمسألة المصرية هى فقط ازالة العقبات المالية التى تراها بريطانيا مزعجة . وقد أوضح لورد لانزدون ــ وزير خارجية انجلترا ــ بجلاء أن انجلترا لن تهتم بأى اقتراح لا يتضمن مسألة تنظيم مركزها فى مصر . وهذا موضوع أخطر مما تصوره دلكاسيه ، الذى كانت لديه الجرأة أن يصوغ متطلباته الخاصـــة بمصـــر(١٦٠) .

---

(١٥٦) Courcel/Hanotaux, 20-7-1896 D.D.F.T. 12 Nos, 410. 418.

(١٥٧) Sanderson, op. cit., P. 235.

(١٥٨) Courcel/Hanotaux, Lond, 3-1896. D.D.F.T. 12. No. 468.

(١٥٩) Ibid. D.D.F.T. 13. Nos. : 68, 77, 18-1-1897.

(١٦٠) Hallberg, op. cit., P. 304.

وفى مذكرة بعث بها لورد كرومر الى وزارة الخـــارجية البريطانية اقترح فيها المطالب البريطانية ولخصها فى الآتى :

« النقطة الأولى والأساسية هو أن تعترف الحكومة الفرنسية باحتلالنا ، وبمعنى آخر أن تعهدنا الخاص بسحب حاميتنا من مصر يجب أن يلغى ، أو فى كل الأحوال ينطوى بداهة على موافقة الحكومة الفرنسية » . وتم تبنى هذا الاقتراح ، وكتب لانزدون مسودة بعث بها كامبون — سفير فرنسا — فى أول أكتوبر ١٩٠٣ موضحا فيها الآتى :

١ — ان الحكومة البريطانية ليس لديها الرغبة فى تغيير مركزها السياسى فى مصر ، أو تسمح لدولة أخرى بذلك .

٢ — ضرورة الحصول على اعتراف من جانب فرنسا بأن الاحتلال الانجليزى لمصر أخذ صفة الدوام تحت ضغط الظروف ، وعلى هذا ســيترك أمر تحديد مدة هذا الاحتـلال كلية للحكومة البريطانية(١٦١) .

ورأى دلكاســيه أن طلب انجلترا هذا يصـــعب تحقيقه a very far reaching وعلق على ذلك بقوله : « ان فرنسا توقعت مزايا متكافئة لهذه الامتيازات الضخمة المطلوب منها تقديمها فى مصر . وكان على انجلترا أن تحصـــل على مزايا عاجلة فى مصر فى الوقت الذى تحصـــل فيه فرنســـا على مجرد أمل فى مراكش »(١٦٢) .

وعلى أية حال فان لانزدون ذكر كامبون بأن انجلترا كانت من قبل فى مصر ، وأنه لايوجد أدنى أمل لجلائها ، وأنهم يطلبون فقط من الحكومة الفرنسية الاعتراف بالحقائق كما هى(١٦٣) .

---

(١٦١) Ibid P. 305.

(١٦٢) Ibid.

(١٦٣) Ibid. P. 306.

وفى ٢٦ أكتوبر ١٩٠٣ قبل دلكاسيه المطلب البريطانى الخاص بمصر ، وتضمنت المفاوضات مسألة وضع اتفاقية الاستانة ١٨٨٨ موضع التنفيذ ، بأن تعلن انجلترا عن اســـتعدادها لتخليها عن تحفظاتها على هذه الاتفاقية ، ولكنها أصرت ــ بناء على اقتراح كرومر ــ بأن المادة ٨ من اتفاقية ١٨٨٨ ، الخاصة بمراقبة تنفيذ هذه الاتفاقية ، يتعذر تنفيذها مع وجود قوات الاحتلال البريطانى فى مصر(١٦٤) ٠

وردت الحكومة الفرنسية بأنه من الخطأ الفادح الغاء هذه المادة حيث ان تعديل الاتفاقية يتم فقط بموافقة الدول الأخرى الموقعة عليها ٠ وعلى أية حال فقد تم التوصل الى تسوية خاصة بهذه النقطة ، وتم التوقيع على الاتفاق الودى : الانجليزى الفرنسى فى ٨ أبريل ١٩٠٤ ٠

وأعلنت انجلترا أنها لن تغير المركز السياسى للبلاد ، بينما وافقت فرنسا على ألا تقف أمام انجلترا فى المسألة المصرية بتحديد موعد الجلاء(١٦٥) ٠

وجاء بنص المادة السادسة من الوفاق الودى : « ضمانا لحرية المرور فى قناة السويس تعلن حكومة حضرة صاحبة الجلالة البريطانية قبولها لنصـــوص المعاهدة المنعقدة فى ٢٩ من أكتوبر ١٨٨٨ ووضعها موضع التنفيذ »(١٦٦) ٠

---

(١٦٤) Ibid.

(١٦٥) راجع نص الاتفاقية فى الوثائق الفرنسية المجموعة الثانيـة المجلد الرابع وثيقة رقم ٣٨٩ ٠ وقد وقعت الاتفاقية على شكل اعلانين واتفاقيـة ، وقعها ممثلو الحكومتين بباريس ٠ والجزء الخـاص بمصر يتكون من ثمانية بنود معلنة وخمسة بنود سرية على شكل اعلان من المملكة المتحدة وفرنسا فيمـا يتعلق بمصر ومراكش والاجراءات المتعلقة « بالحرية المـالية » الخاصـة بمصر قد تضمنها مرسوم الخديو ملحقا بالاعلان ٠

(١٦٦) راجع نص الاتفاقية والمـادة السادسة بالمرجع السابق ٠

وهكذا تضمن الاتفاق الودى تنازل بريطانيا عن تحفظها السابق وقبولها الالتزام بنصوص معاهدة ١٨٨٨ والعمل بها حتى ولو كان فى تطبيق نصوصها ما يتعارض مع مقتضيات احتلالها لمصر . وبذلك ازال الاتفاق الودى العقبات القانونية التى كانت تعوق التطبيق الفعلى لنصوص اتفاقية الاستانة ، وأصبحت مبادئها الأساسية ، دون غيرها المرجع القانونى الذى يحكم قناة السويس(١٦٧) .

وأكدت انجلترا بأن النظام الذى وضع عام ١٨٨٨ بخصوص قناة السويس يظل « نهائيا » ولا يخضع للتغييرات التى قد تطرأ على سياسة انجلترا فى وادى النيل(١٦٨) .

ورأى البعض بأن ٨ أبريل ١٩٠٤ هو التاريخ الرسمى لوضع معاهدة ١٨٨٨ موضع التنفيذ(١٦٩) .

نتائج اتفاق ١٩٠٤ على قناة السويس :

وكان من نتائج الاتفاق الودى تحفظ الباب العالى على الاتفاق الودى فيما يختص بمصر :

Reserver de la Porte sur L'accord franco anglais au sujet de l'Egypte». (١٧٠) .

وهكذا كان الاتفاق الودى نصرا للدبلوماسية البريطانية ، فقد خرجت انجلترا من عزلتها ، وأصبحت لها حرية الحركة فى التفاوض مع الدول الأخرى دون أن تستغل المسألة المصرية كحبل يلتف حول عنقها :

---

(١٦٧) عبد الله رشوان ، المركز الدولى للقناة ص ١٨٦ – ١٨٨ .

(١٦٨) Ahmed Moussa, Essai sur le Canal de Suez op. cit., P. 110.

(١٦٩) Ibid.

(١٧٠) Naby bey القائم بالأعمال التركى بباريس Delcassé, 22-4-1904 D.D.F. 2ème serie T.V.

«Without handicap of the Egyptian noose around our necks».

ولم تعد انجلترا فى حاجة الى مساندة المانيا لها فى سياستها فى مصر وتخلصت من مضايقات السياسة الفرنسية التى استمرت لعدة سنوات تعوق حركتها ، وكانت عملا عظيما ومريحا لأقصى درجة بالنسبة لساسة انجلترا ، فقد تقشعت السحب وبدت السماء صافية وبزغت الشمس بدفئها ٠

وهنا نتوقف لحظة لنشير الى أن السبب الرئيسى للتدخل البريطانى فى مصر كان أساسا لحماية قناة السويس وهى أيضا السبب فى بقاء انجلترا فى مصر ثلاثة أرباع القرن(١٧١) ٠

وبتصريح ١٨ أبريل ١٩٠٤ اعترفت فرنسا باحتلال انجلترا الدائم لمصر ، وبعد ذلك بشهر واحد دخلت المانيا فى مفاوضات مع انجلترا لنفس الغرض ٠ وفى ١٩ يونية ١٩٠٤ وعدت المانيا بألا تعيق بريطانيا فى مصر بالمطالبة بتحديد موعد محدد للاحتـــــلال ووافقت على اشتراطات انجلترا بخصوص المادة الثامنة من اتفاقية ١٨٨٨(١٧٢) ٠

وتم توقيع اعلان مماثل من جانب الروسيا وايطاليا والنمسا والمجر(١٧٣) ٠ وعلى هذا أصبح مركز انجلترا فى مصر ــ الى حد ما ــ قد حصل آخر الأمر على سند قانونى ٠

وفى حقيقة الأمر فانه طالما بقيت انجلترا فى مصر فان أمن القناة وأيضا ادارتها بقيت فى حوزة انجلترا ، وأن النفوذ المخول

---

(١٧١) السيد جلال ، الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس ٠

(١٧٢) Hallberg, op. cit., P. 308.

(١٧٣) Parl. Pap. Egypt 1 (1905).

للحكومة المصرية فى المادة التاسعة من اتفاقية ١٨٨٨ ، أصبحت الآن السلطة البريطانية بشكل واقعى(١٧٤) •

وبتحفظ انجلترا على الجملة الأخيرة فى الفترة الأولى من المادة الثامنة لاتفاقية ١٨٨٨ ، تكون انجلترا قد أوقفت الاجتماعات السنوية للقناصل فى مصـــر ، وهم الذين كانوا منوطين بتنفيذ الاتفاقية • ولم تكن تلك الاجتماعات ضرورية ، حيث ادعت انجلترا لنفسها مسئولية حماية القناة(١٧٥) •

ويعلق هالبرج Hallberg على ذلك بقوله :

« وقد يتعجب الانسان كيف تصر انجلترا على اطلاق يدها بسيطرتها العسكرية على القناة فى الوقت الذى تحترم فيه مبدأ حرية الملاحة بالقناة • ولكن الشرح غير متعذر ، ذلك أن سياسة انجلترا الامبريالية هو أن تظل طرق المواصلات مفتوحة ، وأن تحمى امبراطوريتها فى الهند • وأصبحت قناة السويس الشريان الرئيسى للشرق ، وكان من الضرورى أن تظل هذه القناة مفتوحة فى كل الأوقات وتتذكر أحداث ١٨٨٢ فتصمم على عدم ترك هذا « الشريان الحيوى » • Vital Artery لحماية الدول الاوربية » (١٧٦) .

---

(١٧٤) Hallberg, P. 308.

(١٧٥) Ibid. PP. 308 — 9.

(١٧٦) Ibid. P. 309.

خاتمـــة ونتـائج

نخلص من هذه الدراسة بالنتائج الآتية :

أولا : القناة ومستقبل مصر السياسى :

كانت قناة السويس الدافع الرئيسى للاحتلال الانجليزى لمصر عام ١٨٨٢ ، وبازدياد المصالح البريطانية فى قناة السويس ضعفت فكرة الجلاء عن مصر وازداد تمسك بريطانيا بالاحتلال فدام قرابة ثلاثة أرباع القرن ٠

ونجحت السياسة البريطانية فى تأمين قناة الســـويس من الأخطار الآتية :

(أ) الأخطار الداخلية :

وضعت انجلترا خطتها لاحكام قبضتها على البلاد سنين عددا، واختارت لذلك رجلا من أقدر رجالها — لورد كرومر — فحقق هذه الأهداف باتباعه مايلى :

١ ـ اختيار أسلوب الحماية المقنعة للسيطرة على مقاليد الحكم فى مصر ٠

٢ ـ تأمين ضفتى قناة السويس من هجمات البدو وغيرهم بتعيين حراس موالين للانجليز ٠

٣ ـ تأمين الحدود الشرقية للقناة بالوقوف ضد مؤامرتى سلخ سيناء عن مصر ، الأولى فى عام ١٨٩٢ على يد السلطان العثمانى والثانية على يد حركة الاستيطان الصهيونى فى عام ١٩٠٢ ٠

٤ ـ نجاح كرومر فى حل الأزمة المالية المصرية المعقدة فجنبته بذلك مشاكل التدخل الأوربى فى أمور البلاد وأطلقت يده فى حكم مصر ٠

٥ ـ وقف كرومر فى وجه مؤامرة تدويل قناة السويس وتمسك بالتحفظ البريطانى على اتفاقية ١٨٨٨ تجنبا لمشاكل التدخل الدولى فى مصر ٠

٦ ـ كان لكرومر ، دوره غير المباشر فى صياغة نصوص اتفاقية ١٨٨٨ ٠

(ب) الأخطار الخارجية :

نجحت الدبلوماسية البريطانية فى تهدئة الدول الأوربية بالنسبة لقناة السويس ، وخاضت فى ذلك معارك دبلوماسية مع الدول نجملها فيما يلى :

١ ـ اصدار منشور جرانفيل ١٨٨٣ فى محاولة منها لتهدئة الدول الأوربية بالنسبة لمستقبل قناة السويس ٠

٢ ـ وقفت بحزم أمام الحرب الدبلوماسية التى شنتها عليها فرنسا ومن ورائها الدول الاوربية ـ فى مؤتمر باريس ١٨٨٥ ـ من أجل تدويل قناة السويس . ونجحت بريطانيا آخر الأمر فى احباط مؤامرة التدويل .

٣ ـ استغلت الدبلوماسية الفرنسية مشاكل وأزمات أخرى ، مثل الأزمة المالية المصرية ومشكلة جزر ابريد الجديدة ، وربطتها

بمشكلة قناة السويس · وقد نجحت الدبلوماسية الفرنسية بذلك فى دفع مشكلة قناة السويس من مرحلة متجمدة الى مرحلة نشطة بالتوصل الى اتفاقية ١٨٨٨ ·

ثانيا : الانجليز يستثمرون احتلالهم للقناة :

نجحت انجلترا فى جنى ثمار احتلالها لمصر وقناة السويس باخضاعها شركة قناة السويس للنفوذ البريطانى واتبعت فى ذلك السياسات التالية :

١ ـ سياسة التهديد :

بالقضاء على احتكار دى لسبس للقناة ، بانشاء قناة ملاحية ثانية تربط البحرين : البحر المتوسط بالبحر الأحمر بمعرفة انجلترا ، أو بدوران سفنهم حول رأس الرجاء الصالح ، أو قنوات أخرى خارج دلتا مصر ـ فى فلسطين ـ تربط البحرين ·

٢ ـ سياسة الترغيب :

(أ) باغراء الشركة بمد امتيازها فترة أخرى ، وتوضح هذه الدراسة حقيقة وأهداف مد امتياز شركة قناة السويس ، وهى مؤامرة انجليزية ـ فرنسية ، بدأت خيوطها بعد الاحتلال الانجليزى لمصر (١٨٨٣) وليست كما يعتقد البعض فى عام ١٩٠٩ ·

(ب) أوضحت الشركة أنها ستستخدم مساعيها الحميدة لدى الخديو لكى تحصل على الأراضى اللازمة لأعمال توسيع وتعميق القناة وأيضا مد الخط الحديدى ـ وترعة المياه العذبة لبورسعيد ·

(ج) استخدام الحقوق المصرية المسلوبة كوسيلة للضغط بها على الشركة للوصول الى أهدافها .

وعلى أية حال تمثلت أهداف بريطانيا من وراء هذه الضغوط وتلك الحرب النفسية التوصل للأهداف التالية :

(أ) تحسين قناة السويس بتعميقها لمواجهة متطلبات التجارة الدولية وحركة السفن المتزايدة بها ·

(ب) تخفيض جوهرى فى رسوم المرور بالقناة ·

(جـ) ضمان نصيب أكبر للحكومة البريطانية فى ادارة الشركة ·

ثالثا : شركة قناة السويس تشارك الانجليز فى النهب الاستعمارى لمصر :

باركت انجلترا ، بل وأغمضت عينيها عن قيام الشركة باستغلال منطقة القناة وقيامها بممارسة بعض أعمال الدولة · هذا علاوة على قيامها بالاستيلاء على مساحات شاسعة من الأراضى على ضفتى القناة ·.

كما قامت الشركة ــ العريقة فى استخدام السخرة ــ باستغلال عمالها أبشع استغلال ونهبها لحقوقهم مما أدى لثورتهم واغتيالهم لكبير مهندسى الشركة ، وتطورت الثورة مما هدد بتدخل فرنسى فى بورسعيد تحت اسم حماية موظفى شركة قناة السويس ·

ولم يتدخل كرومر لحماية الشركة من ثورة عمالها وانما ركز كل اهتمامه على أمرين : عدم تعريض الأمن العام فى منطقة القناة للخطر ، وتحاشى قيام العمال المضربين باغراق احدى الكراكات فى القناة ·

رابعا : دور قناة السويس فى الاقتصاد والملاحة العالمية :

١ ــ كانت قناة السويس ومازالت وستظل الشريان البحرى الذى تتدفق عبره التجارة الدولية ، ومن ثم فدورها عظيم فى تسهيل عمليات النقل البحرى والتأثير فى العلاقات الاقتصادية الدولية وفى حياة الانسان فى الشرق والغرب ·

٢ ـ انشاء شركات ملاحية عديدة تستخدم القناة لربط الشرق بالمغرب ٠

٣ ـ سهلت قناة السويس حركة الهجرة البشرية الى استراليا ، كما تدفقت عبرها القوات العسكرية والحجاج والمنفيون والبريد ٠

٤ ـ فتحت القناة الطريق لهجرة الحيوانات البحرية الموجودة فى البحر الأحمر الى البحر المتوسط ٠

خامسا : دور قناة السويس فى التطور التكنولوجي :

١ ـ أثارت مشكلة ايجاد نظام عالمى موحد لقياس حمولة السفن وتقدير الرسوم الملاحية ، فتم عقد مؤتمر الحمولة الدولى بالاستانة فى عام ١٨٧٣ ، وأدى التطور فى بناء السفن الى اثارة المشاكل الفنية نحو تفسير قواعد ١٨٧٣ ، ومحاولة ملاك السفن والشركات الملاحية اعفاء الفراغات من الرسوم ومعارضة الشركة ذلك والتهديد بعقد مؤتمر دولى آخر للحمولة ٠

وفى عام ١٩٠٤ حسمت هذه المشكلة الخاصة بالحمولة ورسوم المرور فى نفس الوقت الذى تمت فيه التسوية السياسية بين انجلترا وفرنسا (الوفاق الودى) ٠

٢ ـ شجعت قناة السويس التطور فى بناء السفن ، بعد تطويرها بالتعميق والتوسيع ، وأدى استخدام السفن الكبيرة الأبعاد للقناة الى تطور مماثل فى الموانى حتى يمكنها استقبال هذه السفن أيضا ٠

٣ ـ أدت محاولة اختصار زمن العبور فى القناة الى استخدام الكشاف الكهربائى فى مقدمة السفن لأول مرة ، وبذلك بدأت الملاحة الليلية فى القناة لأول مرة فى عام ١٨٨٧ وأحدث بذلك ثورة فى الملاحة الليلية ٠

سادسا : دور قناة السويس فى التنافس الاســـتعمارى وتغييرها للاستراتيجية البحرية :

١ ــ أذكت قناة السويس التنافس الاســــــتعمارى الاوربى لنهب ثروات الشرق والسيطرة على شعوبه .

٢ ــ فتحت الباب على مصراعيه للتنافس الاستعمارى الاوربى على سواحل البحر الاحمر وشرقى أفريقيا وسواحل جنوب شرقى آسيا والاقيانوسة .

٣ ــ سهلت الطريق أمام تدفق القوات والمعدات العسكرية للوصول الى مناطق الثورات وبؤر الصراعات المسلحة فى آسيا وأفريقيا وجزر الاقيانوسة المتناثرة .

٤ ــ قلبت قناة السويس موازين القوى البحرية فى حوض البحر المتوسط ، ودفعت بساسة بريطانيا الى نبذ ســـياسة العزلة والدخول فيما يعرف باسم اتفاقات حوض البحر المتوســـط ١٨٨٧ وتحول مركز الثقل فى السياسة البريطانية فى حوض البحر المتوسط من مضايق البســـفور والدردنيل الى ميناء الاسكندرية كخط دفاعى أول عن قناة السويس .

٥ ــ دفع خوف انجلترا من القوة البحرية للاسطولين : الروسى والفرنسى فى حوض البحر المتوسط ، الى أن تتخذ من مالطة وجبل طارق قواعد لأسطولها ، وتقسيمه الى قسمين لحماية نفسه من خطر الهجوم ، والا يكون الأسطول الفرنسى بأية حال من الأحوال غرب الأسطول البريطانى . ويتلقى الأسطول البريطانى تعزيزاته من انجلترا ، ثم يتجمع فى مالطة لحماية قناة السويس ، ومنع الأسطول الروسى فى البحر الأسود من الانضمام الى الأسطول الفرنسى فى البحر المتوسط .

ونادى بعض خبراء البحرية البريطانية والساسة الانجليز بنبذ سياسة الاعتماد كلية على قناة السويس كطريق وحيد للهند

لأنه يقيد انجلترا بقيود خطيرة مثل مشاكل المسألة الشرقية المتفجرة وسهولة حصار قناة السويس وغلقها ، بوجود طريق بديل للشرق مثل طريق رأس الرجاء الصالح أو طريق سكة حديد بغداد وسكة حديد كندا ـ الباسيفيكى .

سابعا : دور قناة السويس فى القانون الدولى :

أثار مركز قناة السويس الدولى قريحة فقهاء القانون فى العالم فظهرت الدراسات القانونية الخاصة : بالقنوات الملاحية الطبيعية والصناعية ، وعقدت المؤتمرات القانونية الدولية ، بل وجندت بريطانيا خبراءها القانونيين لدراسة المركز القانونى لشركة القناة والقناة نفسها وتقديم صيغة قانونية تخدم أهدافها الاستعمارية فى مصر .

كما ضم مؤتمر باريس ١٨٨٥ ـ الخاص بمشكلة قناة السويس ـ جهابذة القانون الدولى فى العالم فى محاولة منهم لتحديد المركز الدولى للقناة .

وقد خدمت قناة السويس ، بذلك القانون الدولى والقانون البحرى وفتحت الباب للاجتهادات الفقهية التى ساقها بعض رجال القانون وصياغتها فى قالب استعمارى يخدم أهدافها .

المصـــادر والمراجـــع

أولا : الوثائق غير المنشورة :

(أ) باللغـــة العـــربية :

وثائق دار الوثائق القومية بالقلعة (منها بالعربية وأخرى باللغات الأجنبية) وتشمل :

١ ــ محافظ مجلس الوزراء عن « قناة السويس » وعددها ١١ محفظة (نقلت حديثا للقلعة) ٠

٢ ــ محافظ عن « قناة السويس » وعددها ١٤٤ محفظة (١٨١٦ ــ ١٩١٦) ٠

٣ ــ محافظ عن صندوق الدين ٠

(ب) باللغـــات الاجنبيـــة :

1 — Suez Canal authority's archives.

2 — *Unpublished private papers :*

a) Cromer Papers :
Official and demi official between Lord Cromer

and Lords, Granivlle Iddesleigh, Rosebery, Salisbury, Kimberby and Others.
1876 — 1908. F.O./633. Public Record Office

b) *Granville Papers :*

Private and official papers of the Earl of Granville, including official and demi official correspondence with Lord Cromer.
1883 — 1885. Public Record Office

3 — *Unpublished State papers :*

a) (Turkey) F.O. 78 series.
Diplomatic correspondence between Foreign office and British agency.
Cairo (1877 — 1905). Public Record Office.

d) Ministry of Transport documents. M.T. File 9

c) Cabinet papers, 37, 38, P.R.O.

d) Ministry of «Transport documents. M.T. File 9, P.R.O.

ثانيا : الوثائق المنشورة :

(أ) باللغـــة العـــربية :

١ ـ بطرس بطرس غالى (الدكتور) ، قناة السويس ومشكلاتها ١٨٥٤ ـ ١٩٥٧ .

القاهرة ، الجمعية المصرية للقانون الدولى ، ١٩٥٨ .

٢ ـ راشد البراوى (الدكتور) ، مجموعة الوثائق السياسية ، المركز الدولى لمصر والسودان وقناة السويس . القاهرة مكتبة النهضة . ج ١ ١٩٥٢ .

٣ ـ شوقى عطا الله الجمل (الدكتور) ، الوثائق التاريخية لسياسة مصر فى البحر الأحمر (١٨٦٣ ـ ١٨٧٩) • من مطبوعات الجمعية المصرية للدراسات التاريخية •

٤ ـ عبد العزيز محمد الشناوى (الدكتور) وجلال يحيى (الدكتور) وثائق ونصوص فى التاريخ الحديث والمعاصر • القاهرة • دار المعارف ، ١٩٥٦ •

(ب) باللغـــات الأجنبيـــة :

1 — Documents Diplomatiques Français (1871 — 1914) 1ère série, Tom 4 à 13.
2ème série, Tome 1 à 5.

2 — German Diplomatic Documents (1871 — 1914). IV Vols. Selected and Translated by, E.T.S. Dugdale. Vol. II from Bismarck's Fall to 1898. London 1929.

3 — Lettres de Jules Ferry (1846 — 1893). Paris. 1914.

4 — Memoires du chanclier Prince de Bülow. Tome Prémiere (1897 — 1902) Traduction de Heneri Block. Paris 1930.

5 — Ministre Des Affaires Etrangères.
Document Diplomatiques Negotiations Relatives au reglements international pour la libre usage du Canal de Suez. (1886 — 1887).

6 — Parliamentary papers presented to both houses of parliament, by command of Her Majesty on Egypt's affairs.
«Correspondence respecting The Suez Canal».
Volumes (1883 — 1904).

7 — Paul Cambon Correspondance. (1870 — 1924) Paris 1940. 3 Vols.

8 — Paléologue, Maurice, un grand Tournant dela politique Mondiale. (1904 — 1906). Paris. 1934.

9 — Semwell, Lieut-Col. J.P.C., Perrsonal letters of King Edward VII, London 1931.

(ج) المحاضر الرسمية لمناقشات البرلمان البريطانى والتى أثير فيها موضوع قناة السويس :

Hansard Parliamentary Debates.

(مناقشات مجلس العموم واللوردات البريطانى بخصوص مسألة قناة السويس) ٠

وهى مجموعة ضخمة من المجلدات موجودة بالمكتبة العامة لجامعة القاهرة تحت رقم ٧٣٤٥٤ ٠

ثالثا : الدوريات والصحف :

(أ) باللغـــة العـــربية :

١ — مجلة كلية الآداب جامعة القاهرة (المجلدات ١٩ ج ، ٢٣ ج ١ ، ج ٢ ، ٢٧ ج ١ ، ج ٢) ٠

٢ — مجلة كلية الآداب جامعة الاســـكندرية . (المجلد الرابع ١٩٤٨) ٠

٣ — مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية ، المجلد السادس والمجلد التاسع عشر .

٤ — صحيفة الأهرام ٠

٥ — الوقائع المصرية .

(ب) باللغـــــات الأجنبيـــــة :

1 — Bullétin Annueles des assemblées général des actionaires. (1872 — 1899).

2 — Le Canal De Suez. Bullétin Décadaire de la Compagine Universelle du Canal Maritime de Suez.

3 — The Times (بعض أعداد صحيفة)

4 — Economist (بعض أعداد صحيفة)

رابعا : الكتب :

(أ) باللغـــة العـــربية :

١ — ابراهيم أمين غالى ، سيناء المصرية عبر التاريخ . الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٧٦ .

٢ — ابراهيم الشريف (الدكتور) ، الأطماع الاستعمارية فى الشرق الأوسط (بدون تاريخ) .

٣ — ابراهيم صقر (الدكتور) ، نقل البترول خـــلال قنـاة السويس . مجلة آداب القاهرة ، مجلد ١٨ جـ ٢ . ديسمبر ١٩٥٦ .

٤ — ابراهيم صقر (الدكتور) ، المستقبل الاقتصادى لقنـــاة الســـويس . مجلة آداب القاهرة مجلد ١٩ جـ ١ مايو ١٩٥٧ .

٥ — ابراهيم عبده (الدكتور) ، جريدة الاهرام . تاريخ مصر فى خمس وسبعين سنة . القاهرة . دار المعارف ١٩٥١ .

٦ — أجيه يونان جرجس ، البحر الأحمر ومضايقه بين الحق العربى والصراع العالمى . دار غريب للطباعة ١٩٧٩ .

٧ — أحمد أحمد الحتة ، تاريخ مصر الاقتصـــــادى فى القرن التاسع عشر . مكتبة النهضة ١٩٥٧ .

٨ — أحمد شفيق (باشـا) ، مذكراتى فى نصف قرن . مطبعة مصر ١٩٣٤ . ٣ مجلدات .

٩ — أحمد صادق موسى : تاريخ الدين المصرى العام .

١٠ ــ أحمد عبد الرحيم مصطفى (دكتور) ، تاريخ مصر السياسى من الاحتلال الى المعاهدة . دار المعارف ١٩٦٧ .

١١ ــ أحمد عبد الرحيم مصطفى (دكتور) ، مصر والمسألة المصرية .. دار المعارف . ١٩٦٥ .

١٢ ــ أحمد عبد الرحيم مصطفى (دكتور) ، علاقات مصر وتركيا فى عهد الخديوى اسماعيل . دار المعارف ١٩٦٧ .

١٣ ــ أحمد عبد المنصف محمد (دكتور) وآخرون ، تاريخ البحرية المصرية فى مائة عام (١٨٦٣ ــ ١٩٦٣) . جامعة الاسكندرية . مطبعة الأهرام ١٩٧٣ .

١٤ ــ أحمد عرابى (الزعيم) ، كشف الستار عن سر الاسرار فى النهضة المصرية المشهورة بالثورة العرابية . دار الهلال ١٩٥٣ .

١٥ ــ أ . د كوبر . جغرافية النقل البحرى ، ترجمة ربيع عبد الله الملط . منشأة المعارف بالاسكندرية ١٩٧٨ .

١٦ ــ السيد حسين جلال (دكتور) ، الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس (١٨٦٩ ــ ١٨٨٢) . الهيئة المصرية العامة للكتاب . ١٩٧٩ . (وقد حصلت على جائزة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية) .

١٧ ــ السيد حسين جلال (دكتور) ، دراسات عن السفينة والحمولة والرسوم الملاحية فى قناة السويس . مطبعة هيئة قناة السويس ١٩٧٨ .

١٨ ــ السيد حسين جلال (دكتور) ، السفينة والخدمات البحرية فى قناة السويس . مطبعة قناة السويس ١٩٨١ .

١٩ ــ السيد حسين جلال (دكتور) ، السفينة وصناعة النقل البحرى . دار المعارف ١٩٨٥ .

٢٠ — السيد حسين جلال (دكتور) قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة . دار المعارف ١٩٨٦ .

٢١ — السيد حسين جلال (دكتور) ، دراسة فى تاريخ مصر الحديث ، مؤامرة مد امتياز شركة قناة السويس . الهيئة المصرية العامة للكتاب . القاهرة ١٩٩٠ .

٢٢ — السيد رجب حراز (دكتور) الأزمة المالية فى عهد الخديوى اسماعيل ، مجلة كلية الآداب — القاهرة . مجلد ٢٧ جـ ١، جـ ٢ . مايو وديسمبر ١٩٦٥ .

٢٣ — الياس الايوبى ، تاريخ مصر فى عهد الخديوى اسماعيل باشا . مجلدان . القاهرة مطبعة دار الكتب ١٩٢٣ .

٢٤ — الينور بونز ، الاستعمار البريطانى فى مصر .

٢٥ — أمين مصطفى عفيفى عبد الله (دكتور) ، تاريخ مصر الاقتصادى والمالى فى العصر الحديث . مكتبة الانجلو ١٩٥٤ .

٢٦ — أنور محمود عبد الواحد (دكتور) ، المعجم الهندسى . دار الشروق لبنان ١٩٧٣ .

٢٧ — بيير رينوفان ، تاريخ العلاقات الدولية (١٨١٥ — ١٩١٤). الجزء الاول . ترجمة الدكتور جلال يحيى . القاهرة . دار المعارف ١٩٦٨ .

٢٨ — بيير رينوفان ، تاريخ العلاقات الدولية (١٩١٤ — ١٩٥٤). الجزء الثانى . ترجمة الدكتور جلال يحيى . دار المعارف ١٩٧٩ .

٢٩ — بيير كرابيتيه ، اسماعيل المفترى عليه . ترجمة فؤاد صروف . دار النشر الحديث ١٩٣٣ .

٣٠ — جاد طه (دكتور) ، سياسة بريطانيا فى مسقط وزنجبار (١٨٥٦ — ١٨٧٣) . مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية . ١٩٧٤ .

٣١ ــ جرانت وتمبرلى ، أوربا فى القرنين التابع عشر والعشرين الجزء الثانى . ترجمة محمد على أبو دره ولويس اسكندر ومراجعة الدكتور عزت عبد الكريم سلسلة الألف كتاب . ١٩٦٧ .

٣٢ ــ جلال يحيى (دكتور) ، التسلط البريطانى على مصر ــ ٧ . سواحل البحر الأحمر . المكتبة الأفريقية . لجنة الدراسات الأفريقية . ١٩٦٠ .

٣٣ ــ جلال يحيى (دكتور) ، التنافس الدولى فى شرق أفريقيا دار المعرفة . القاهرة . مارس ١٩٥٩ ..

٣٤ ــ جلال يحيى (دكتور) ، التنافس الدولى فى الصومال . دار المعارف . ١٩٥٩ .

٣٥ ــ جلال يحيى (دكتور) مصر الافريقية والاطماع الاستعمارية فى القرن التاسع عشر . دار المعارف ١٩٦٧ .

٣٦ ــ جلال يحيى (دكتور) ، محمد نصر مهنا (دكتور) ، مشكلة قناة بنما والاستراتيجية الدولية . الهيئة المصرية العامة للكتاب . ١٩٨٠ .

٣٧ ــ جمال الدين محمد سعيد (دكتور) ، التطور الاقتصادى فى أوربا . مكتبة الهنضة المصرية . بدون تاريخ .

٣٨ ــ جمال حمدان (دكتور) ، استراتيجية الاستعمار والتحرير . القاهرة . أكتوبر ١٩٦٨ .

٣٩ ــ جمال زكريا قاسم (دكتور) ، الخليج العربى . دراسة لتاريخ الامارات العربية . (١٨٤٠ ــ ١٩١٤) . القاهرة . مطبعة جامعة عين شمس . (رسالة دكتوراه) ١٩٦٦ .

٤٠ ــ جمال زكريا قاسم (دكتور) ، الخليج العربى . دراسة لتاريخ الامارات العربية (١٩١٤ ــ ١٩٤٥) الطبعة الاولى . ١٩٧٣ .

٤١ ــ جورج حليم كيرلس ، قناة السـويس والقنوات البحرية العالمية · دار الفكر العربى · ١٩٦٥ ·

٤٢ ــ حسن صبحى (دكتور) ، التنافس الاستعمارى الاوربى فى المغرب (١٨٨٤ ــ ١٩٠٤) · القاهرة · دار المعارف · ١٩٦٥

٤٣ ــ حسن صبحى (دكتور) ، التآمر الصـهيونى ضد الأمة العربية (١٨٨٢ ــ ١٩٦٧) دار النهضة العربية · ١٩٦٨ ·

٤٤ ــ حسن صبحى (دكتور) ، اتفاقات البحر المتوسـط (فبراير ــ ديسمبر ١٨٨٧) · مجلة الجمعية المصـرية للدراسات التاريخية · مجلد ١٩ لسنة ١٩٧٢ ·

٤٥ ــ حسـن صبحى (دكتور) ، أزمة فرمان ١٨٩٢ ، بحث منشور بجامعة قطر · الدوحة ·

٤٦ ــ حسين كامل سليم (دكتور) ، تاريخ أوربا الاقتصادى فى القرن التاسع عشر · القاهرة · ١٩٥٣ ·

٤٧ ــ رءوف عباس حامد ، مذكرات محمد فريد . (القسم الأول ابتداء من ١٨٩١) · عالم الكتب · القاهرة · ١٩٧٥ ·

٤٨ ــ راشد البراوى (دكتور) ، التطور الاقتصادى فى مصر فى العصر الحديث · القاهرة · ١٩٤٨ ·

٤٩ ــ رمزى ميور ، سر توسع أوربا الدولى ، ترجمة عبد الرحمن زهدى · اسكندرية ١٩٢٤ ·

٥٠ ــ سامى عزيز (دكتور) ، الصحافة المصرية وموقفها من الاحتلال الانجليزى · دار الكتاب العربى · ١٩٧٤ ·

٥١ ــ ساماركو ، انجلو ، الحقيقة فى مسألة قناة السويس . عربه طه فوزى · ١٩٤٠ ·

٥٢ ــ شوقى عطا الله الجمل (دكتور) ، سياسة مصر فى البحر الأحمر فى النصف الثانى من القرن التاسع عشر . (رسالة دكتوراه) . القاهرة . ١٩٧٤ .

٥٣ ــ شونوفيلد . هيو . ج ، قناة السويس . ترجمة أحمد خاكى . القاهرة . ١٩٤٥ .

٥٤ ــ صبحى وحيده ، فى أصول المسألة المصرية . القاهرة . ١٩٥٠ .

٥٥ ــ رزنز ، هانز ، مصر فى عهد الاحتلال الابريطانى والمسألة المصرية . القاهرة . ١٨٩٧ .

٥٦ ــ روتشين ، تيودور ، تاريخ المسألة المصرية . (١٨٧٥ ــ ١٩١٠) . ترجمة العبادى وأحمد بدران . القاهرة . لجنة التأليف والترجمة والنشر . ١٩٣٦ .

٥٧ ــ زاهر رياض (دكتور) ، غارة جيمسون على جمهورية جنوب أفريقيا (٢٩ ديسمبر ١٨٩٥ ــ أول يناير ١٨٩٦) . مجلة كلية آداب القاهرة . المجلد ٢٢ ج ١ مايو ١٩٦٠ .

٥٨ ــ عبد الله رشوان (دكتور) ، المركز الدولى لقناة السويس ونظائرها (وهى رسالة دكتوراه فى القانون) . القاهرة . مطبعة حجازى ١٩٥٠ .

٥٩ ــ عبد الخالق محمد لاشين ، سعد زغلول . دوره فى السياسة المصرية حتى ١٩١٤ . دار المعارف . ١٩٧١ .

٦٠ ــ عبد الرحمن الرافعى ، مصر والسودان فى أوائل عهد الاحتلال (١٨٨٢ ــ ١٨٩٢) . الدار القومية للطباعة والنشر . ١٩٦٦ .

٦١ ــ عبد الرحمن الرافعى ، الثورة العرابية والاحتلال الانجليزى . القاهرة . مكتبة النهضة . الطبعة الثانية . ١٩٤٩ .

٦٢ ــ عبد الرحمن الرافعى ، عصر اسماعيل ، مجلدان ، القاهرة مطبعة النهضة • ١٩٣٢ •

٦٣ ــ عبد العظيم رمضـــــان (دكتور) ، الجيش المصرى فى السياسة (١٨٨٢ ــ ١٩٣٦) • الهيئة المصرية العامة للكتاب • ١٩٧٧ •

٦٤ ــ عبد العزيز الشناوى (دكتور) ، السخرة فى حفر قناة السويس • الطبعة الثالثة منشأة المعارف • ١٩٦٦ •

٦٥ ــ عبد العزيز الشناوى (دكتور) ، قناة السويس والتيارات السياسية التى أحاطت بانشائها • من مطبوعات معهد البحوث والدراسات العربية التابع لجامعة الدول العربية • الجزء الاول ، ١٩٧١ ، وقد حصل هذا الكتاب على جائزة الدولة التشجيعية فى التاريخ من المجلس الأعلى لرعاية العلوم والفنون والآداب .

٦٦ ــ عبد العزيز الشناوى (دكتور) ، ما تكلفته مصر فى انشاء قناة الســـويس ، مجلة الجمعية المصرية للدراســات التاريخية . المجلد السادس ، ١٩٥٧ .

٦٧ ــ عبد العزيز الشناوى ، (دكتور) ، الدبلوماسية الفرنسية تربط بين مسألتى قناة السويس وابريد الجديدة . حوليات كليات الآداب جامعة القاهرة المجلد الثانى والعشـــرين العدد الأول ، ١٩٦٠ • مطبعة جامعة القاهرة • ١٩٦٤ •

٦٨ ــ عبد العزيز الشـــــناوى (دكتور) ، تكتل الدول لتدويل قناة السويس نكاية فى بريطانيا . حوليات كلية الآداب . جامعة القاهرة • الجزء الأول • مايو ١٩٦١ • والجزء الثانى من بحث فى المجلد الثالث والعشرين ج ٢ ديسمبر ١٩٦١ • مطبعة جامعة القاهرة • ١٩٦٦ •

٦٩ ــ على ابراهيم عبده ، أضواء على المنافسة الدولية فى أعالى النيل • القاهرة •

٧٠ ـ عمر طوسون ، تاريخ مديرية خط الاستواء المصرية ، من فتحها الى ضياعها (١٨٦٩ ـ ١٨٨٩) ٣ مجلدات ٠ مطبعة العدل باسكندرية ٠ ١٩٣٧ ٠

٧١ ـ فؤاد فرج ، منطقة قناة السويس ، القاهرة . مطبعة المعارف ٠ بدون تاريخ ٠

٧٢ ـ فاروق أباظة (دكتور) ، عدن والسياسة البريطانية فى البحر الأحمر (١٨٣٨ ـ ١٩١٤) ٠ الهيئة المصرية العامة للكتاب ٠ ١٩٧٦ ٠

٧٣ ـ فاروق أباظة (دكتور) ، الحكم العثمانى فى اليمن . (١٨٧٢ ـ ١٩١٨) الهيئة العامة للكتاب ٠ ١٩٧٥ ٠

٧٤ ـ فوزى رياض فهمى ـ أهمية الشرق الاوسط العربى الاقتصادية فى السياسة الدولية ٠ ج ١ ٠ مكتبة النهضة ٠ الطبعة الأولى ٠ ١٩٥٨ ٠ وهى رسالة ماجستير من قسم العلوم السياسية بجامعة القاهرة ٠ ١٩٥٨ ٠

٧٥ ـ فشر . هـ . أ . ل ، تاريخ أوربا فى العصر الحديث (١٨٧٩ ـ ١٩٥٠) تعريب أحمد نجيب هاشم ووديع الضبع ٠ القاهرة ٠ دار المعارف ٠ ١٩٥٨ ٠

٧٦ ـ كرومر (اللورد) ، عباس الثانى . (بدون تاريخ) .

٧٧ ـ لاندر ، دافيدس ، بنوك وباشوات . ترجمة الدكتور عبد العظيم أنيس ٠ دار المعارف ٠ ١٩٦٦ ٠

٧٨ ـ مارلو ، جون ، تاريخ النهب الاستعمارى لمصر (١٧٩٨ ـ ١٨٨٢) ٠ ترجمة الدكتور عبد العظيم رمضان ٠ الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٧٦ ٠

٧٩ ـ محمد أبو طائلة (دكتور) ، مركز مصر الدولى من الفتح العثمانى الى الوقت الحاضر ٠ القاهرة ٠ مكتبة النهضة ٠ الجزء الأول ٠ ١٩٥١ ٠

٨٠ ــ محمد جمال الدين المسدى (دكتور) ، الاحتلال والحركة الوطنية فى مصر فى أوائل القرن العشرين . مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية مجلد ٢٢ لعام ١٩٥٧ .

٨١ ــ محمد رشيد رضا ، تاريخ الاستاذ الامام محمد عبده ، جـ١ . الطبعة الأولى . مطبعة المنار . ١٩٣١ .

٨٢ ــ محمد رفعت ، تاريخ حوض البحر المتوسط وتياراته السياسية . القاهرة ، دار المعارف . ١٩٥٩ .

٨٣ ــ محمد صبرى (دكتور) ، مصر فى أفريقيا الشرقية (هرر ــ زيلع ــ بربره) القاهرة ١٩٣٩ .

٨٤ ــ محمد صبرى (دكتور) ، فضيحة السويس . المطبعة العالمية . ١٩٥٨ .

٨٥ ــ محمد طلعت حرب ، قناة السويس . مطبعة الجريدة . ١٩١٠ .

٨٦ ــ محمد شفيق غربال (دكتور) ، تاريخ المفاوضات المصرية ــ البريطانية . القاهرة مكتبة النهضة . جـ ١ . ١٩٥٢ .

٨٧ ــ محمد عبد البارى ، الامتيازات الاجنبية . لجنة التأليف والترجمة والنشر . القاهرة ١٩٣٠ .

٨٨ ــ محمد عبد الرحمن برج ، قناة السويس وأهميتها الاستراتيجية وتأثيرها على العلاقات المصرية البريطانية . دار الكاتب العربى للطباعة والنشر ١٩٦٨ . (رسالة دكتوراة) .

٨٩ ــ محمد فؤاد شكرى (دكتور) ، مصر والسودان (١٨٢٠ ــ ١٨٩٩) ، دار المعارف ، ١٩٦٣ .

٩٠ ــ محمد فريد ، تاريخ الدولة العثمانية . القاهرة ١٨٨٣ .

٩١ ـــ محمد مصطفى صفوت (دكتور) ، انجلترا وقناة السويس (١٨٥٤ ـ ١٩٥٦) · المكتبة التجارية · ١٩٥٦ ·

٩٢ ـــ محمد مصطفى صفوت (دكتور) ، الاحتلال الانجليزى لمصر وموقف الدول الكبرى ازاءه . دار الفكر العربى . ١٩٥٢ ·

٩٣ ـــ محمد مصطفى صفوت (دكتور) ، الجلاء الانجليزى عن مصر وبعثة سير هنرى درمندوولف · المجلة المصرية للدراسات التاريخية · المجلد الثانى العدد الأول · ١٩٤٩ ·

٩٤ ـــ محمد مصطفى صفوت (دكتور) ، علاقات فرنسا بشمال أفريقيا فى النصف الثانى من القرن التاسع عشر · مجلة آداب الاسكندرية . المجلدان السادس والسابع ١٩٥٢ ، ١٩٥٣ ·

٩٥ ـــ محمد مصطفى صفوت (دكتور) ، موقف المانيا ازاء المسألة المصرية · مجلة آداب الاسكندرية · ١٩٤٨ ·

٩٦ ـــ مذكرات غليوم الثانى ، ترجمة أسعد داغر . محرر جريدة الاهرام . القاهرة ١٩٣٤ .

٩٧ ـــ محمود صالح منسى (دكتور) ، مشروع قناة السويس بين أتباع سان سيمون وفرديناند دى لسبس · القاهرة · دار الاتحاد العربى للطباعة ١٩٦١ · (رسالة ماجستير) ·

٩٨ ـــ محمود على الداود (دكتور) الخليج العربى والعلاقات الدولية ج ١ (١٨٩٠ ـــ ١٩١٤) . دار المعرفة . جامعة الدول العربية

٩٩ ـــ مصطفى الحفناوى (دكتور) ، قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة (٤ أجزاء) .

١٠٠ــ مصطفى خليل (دكتور) ، تطور الصراع نحو السيطرة على البترول العالمى · الجزء الأول · منشـــأة المعارف بالاسكندرية · ١٩٧٠ ·

١٠١ــ مصطفى النحاس جبر يوسف ، ســـــياسة الاحتلال تجاه الحركة الوطنية (١٩٠٦ ــ ١٩١٤) · الهيئة المصرية العامة للكتاب · ١٩٧٥ ·

١٠٢ــ مصطفى كامل (باشا) ، المسألة الشرقية . الطبعة الاولى. القاهرة ١٨٩٨ ·

١٠٣ــ مصطفى كامل (باشا) ، مجموعة بحوث القيت فى الندوة الدولية التى عقدتها الجمعية المصرية للدراسات التاريخية بمناسبة مرور ١٠٠ سنة على مولده (١٨٧٤ ــ ١٩٧٤) · مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية · القاهرة · ١٩٧٦ ·

١٠٤ــ موسوعة القضية الفلسطينية ، ملف وثائق وأوراق القضية الفلسطينية · ج ١ ·

١٠٥ــ نجيب مخلوف ، نوبار باشا وما تم على يديه . المطبعة العمومية بمصر (بدون تاريخ) ·

١٠٦ــ هوبسون . ج . أ ، الامبريالية . ترجمة عبد الكريم أحمد . القاهرة · سلسلة الفكر الاشتراكى والسياسى ، بدون تاريخ ·

(ب) باللغات الأجنبية :

1. Abbass Hilmi I., A few words on the Anglo — Egyptian settlement London. 1930.
2. Adam Juliette Lamber, L'angleterre en Egypte. Paris. 1922.

3. Afaf Lutfi Al-Sayed Egypt & Cromer, a study in Anglo-Egyptian Relatation. London 1968.
4. Ahmed Shafik, L'Egypte modern et l'influence étrange.
5. Alan Moorehaad, The White Nile. Benguin books. London. 1963.
6. André Julein & others, Les politiques d'expansion imperialiste. Paris. 1949.
7. André Kostolany, Suez, La Romane d'une enterprise. Paris 1939.
8. Arnold Wright, Twenteenth Century's impressions of Egypt.
9. Alexander. J., The truth about Egypt. London. 1911.
10. Alfred Dudly Evans, Transport its history and economics. London. 1946.
11. Alison Philips., Modern Eurpoe. (1815 — 1899).
12. Avram Beno., The evolution of the Suez Canal Status
13. Bourguet, Alfred, La France et L'angleterre En Egypt. Paris. 1897.
14. Bindra, A.P.S., The Suez Thrombosis, causes and prospects. New Delhi. 1969.
15. Blunt, W.S., Secret History of the English Occupation of Egypt. London. 1907.
16. Borelli, Oactave, Choses Politiques d'Egypte. (1883 — 1895). Paris. 1895.
17. Bowden, Witt, an Econmoic History of Europe, since 1750. New York. 1937.
18. Brehier, Louis, L'Egypte de 1798 à 1900. Paris. 1901.

19. Bülow Von Bernard, Imperial Germany. Lnodon. 1914.

20. Cecil, Gwendolen (Lady), Life of Marquis of Salisbury. Vol. 3. London. 1931, Vol. 4. 1932.

21. Charles Downer Hazen, Europ since 1815. London. 1910.

22. Charles-Roux. J., L'isthme et Le Canal de Suez, 2 Vols. Paris 1901.

23. Charles-Roux, Autour d'une route.

24. Chirol, Sir Valantine, The Egyptian problem.

25. Christian Funk-Brentano, Compagnie Universelle du Canal de Suez. Paris. 1947.

26. Courau, Robert, Ferdinand de Lesseps. Paris. 1932.

27. Crabites Pierre, The spoliation of Suez. London. 1933.

28. Cromer, The Earl of Egypt, Modern Egypt. 2 Vols. London. 1908.

29. Day, Clive, A history of commerce. London. 1914.

30. Claude, Albert Colliards, Droit International et Histoire Diplomatique. Paris. 1950.

31. Cotrell, Alvin J, The Indian Ocean, its political economical and military importance. New York. 1972.

32. Croce, Benedetto, Histoire de l'Italie contemporaire (1871 — 1915) Paris. 1929.

33. Diecy Edward, The Story of the Khedivate. London. 1902.

34. Duff. R.E.B., 100 years of the Suez Canal. London. 1969.

35. Des Micheles Barone, souvenirs de carriere. (1855) — 1886). Paris. 1901.

36 Dhombers, G., Histoire diplomatique de l'Europe depuis le congress de Berlin. (1878 — 1904). Paris. 1917.

37. Douin, George, L'attaque du Canal de Suez. Paris. 1922.

38. Earl Edward Mead, Turkey, the great powers. and Bagdad railway. A study in imperialism. Russel 1966.

39 — Edgar Bonnet, Ferdinand le diplomate, le createur de Suez.

40 — El Good, Egypt and the army. Oxford. 1924.

41 — Farman, E.C., Egypt and its betrayal. New York. 1908.

42 — Farnie, D., East and West of Suez · Suez Canal in history (1854 — 1956). Oxford 1969.

43 — Fay Sidney Bradshaw, The origin of the world war New Delhi. 1965.

44 — Fournier De Flaixe, E., L'independence de l'Egypte et le regime international du Canal de Suez.

45 — Fisher, H.A.L, A history of Europe. London. 1937.

46 — Fitzgerald, Percy, The great Canal at Suez.

47 — Fredric. J., Haskins, The Panama Canal. New York. 1913.

48 — Freycinet, Souvenirs (1878 — 1893) 2 Vols. Paris. 1912.

49 — Freycinet, La question d'Egypte. Paris. 1904.

50 — Gann. L.G. & Peter Duigan, Colonialism in Africa (1870 — 1960). Vol. 1. Cambridge. 1969.

51 — Gayet, Albert, Coins d'Egypte Ignores.

52 — George Nicol, ships consrtuction and calculation. London. 1937.

53 — Gooch, G.P., History of Modern Europe. (1878 — 1919). London. 1940.

54 — Goldman, C.S. & others, The Empire and the Century, a series of essays on imperial problems and possibilities by various writers. London. 1905.

55 — Grant, A.J., & Temperly, Europe in the nineteenth century (1878 — 1914). London. 1924.

56 — Great Canals of the World.

57 — Gwyn, S.L., and Tuckwell, G.M. Sir Charles Dilke. 2 Vols. 1917.

58 — Hall, D.G., A history of South East Asia. New York. 1968.

59 — Hallberg, Charles. W., The Suez Canal, its history and diplomtaic importance. Colombia. 1931.

60 — Harrison, Brian., South East Asia. New York. 1968.

61 — Hardy. A.C., Seaways and Sea traders. London. 1929.

62 — Henri Poydemont, Le Canal de Suez. Paris. 1955.

63 — Hippeau Edmond., Histoire diplomatique de la troisiéme Republique (1870 — 1889). Paris. 1889.

64 — Holt, P.M., The Mahdist state in the Sudan. 1881 — 1898. London. 1970.

65 — Holt, P.M. and others, Political and social change in modern Egypt. London. 1968.

66 — Hoskins, H.L., British routes to India. London. 1928.

67 — Holynski, Alexander., Nubar Pasha devant l'histoire. Paris. 1885.

68 — Hurd, Archibald, The sea traders. London. 1922.

69 — Hubbard, G.E., British Far Eastern Policy. New York. 1943.

70 — Hussien Hussny, Le Canal du Suez et la politique Egyptien. Paris. 1923.

71 — Jastrow., M., The War and Bagdad Railway. Philadelphia. 1918.

72 — James. J. Cooke., New French Imperialism (1880 — 1910). Conticut. 1973.

73 — Kinross, Lord between two seas. London. 1968.

74 — Krause, Alexis., Russia in Asia. 1558 — 1899. London. 1899.

75 — Laferla, A.V., British Malta. Malta. 1938.

76 — Lambelin., Roger, L'Egypte et L'Angleterre. Paris. 1922.

77 — Lauterpach., E., The Suez Canal Settlement. London. 1960.

78 — Leon Edarin (ed), Egypt under its Khedives.

79 — Lesseps., Ferdinand (ed)., Recollection of forty years. 2 Vols. Paris.

80 — Lloyd (Lord)., Egypt since cromer. 2 Vols. London. 1933.

81 — Long good., F. William, Suez Story Key to the Middle East. New York. 1957.

82 — Lowe, C.J., Salisbury and the Mediterranean. (1886 — 1896). London. 1965.

83 — Ludwig Emil., Guillaume 2. Traduction de Plebrum. Paris. 1930.

84 — Marder., Arthur., British Noval Policy. (1880 — 1905). U.S.A. 1940.

85 — Mac-Coan, Carilia, Egypt as it is. London. 1899.

86 — Mansfield, Peter., The British in Egypt. London. 1971.

87 — Malet., Egypt (1879 — 1883). London. 1909.

88 — Marlowe, J., Anglo-Egyptian relations. (1880 — 1953). London. 1954.

89 — Marlowe, J., The making of Suez Canal. London 1964.

90 — Marlowe, J., Cromer in Egypt. London. 1970.

91 — Mark Strage., Cape to Cairo. London. 1977.

92 — Marloti Barron, Egypt native rulers and foreign interference. London. 1883.

93 — Marriolt. J.R., The Eastern question. Oxford. 1924.

94 — Marshal Je. E., The Egyptian Enigma. (1890 — 1928). London. 1930.

95 — Medlicot., W.N., The congress of Berlin and after 1938.

96 — Memoire sur la question d'Egypte et sur les revendication National Egyptiennes. Parsi. 1919.

97 — Milner, Viscount Alfred., England in Egypt. London. 1907.

98 — Moon Parker., Thomas, Ph. d., Imperialism and world Politics. New York. 1942.

99 — Moussa, Ahmed, Dr, Essai sur le Canal de Suez., Droit et politique. Paris. 1935.

100— El-Hefnaoui Moustafa,, Les problemes contemporaines Posés par le Canal de Suez. Paris. 1951.

101— Newman., E.W., Polson, The Mediterranean and its People. London. 1929.

102— Notovitch Nicolas, L'Europe et L'Egypte. Paris 1898.

103— Ogg & Sharp., Economic Development of modern Europe. New York. 1929.

104— Osborne, Sudny, The saar Question, a disease spot in Europe. London. 1923.

105— Paul Morand., La Route des Indes. Paris. 1936.

106— Plauchut, Edmond., L'Egypte et l'occupation anglais. Parsi. 1889.

107— Renovin, Pierre., La Politiques d'Expansion imperialiste. Paris. 1939.

108— Resner., H., L'Egypte sous l'occupation anglaise et la question Egyptienne. Le Caire. 1896.

109— Richard Shannon., The Crisis of imperialism (1865 — 1919). London 1976.

110— Robert, Franke. H, Egypt and the Suez Canal. Washington. 1943.

111— Robinson., Rowan, England Italy, Abyssina London. 1935.

112— Roland Oliver and Cravase Matheu., History of East Africa. Oxford. 1963.

113— Roulatt, Mary., Founders of Modern Egypt. London. 1962.

114— Royle, Charles., The Egyptian Campaigns. 2 Vols. London. 1886.

115— Russel Thomas, Egypt since 1902 — 1946. London. 1949.

116— Sanderson., England Europe and the Upper Nile. (1882 — 1899). London. 1965.

117— Sargent., A.J., Seaways of the Empire. London. 1930.

118— Safwat. M.M., Tunis and the Great Power. (1878 — 1881). Alex. 1943.

119— Schonfield., H.J., The Suez Canal in World Affairs. New York. 1953.

120— Scotidis. N., L'Egypte Contomporaine et Arabi Pasha. Paris 1888.

121— Seaton-Watson, Disraeli-Gladstone and the Eastern question. London. 1935.

122— Siegfrid, André., Suez and Panama. Oxford 1940.

123— Sladin, Douglas., Egypt and the English. London. 1908.

124— Sorin, Elif, Histoire de la jonction des deux mers. Paris. 1961.

125— Stamp., Dudly, A commercial Georgraphy. Longmans. 1937.

126— Taffs, Winfred, Ambassador to Bismark. Lord Odo Russel. London. 1938.

127— Taylor A.J.P., The struggle for mastry in Europe. (1848 — 1918). London. 1954.

128— Taylor A.J.P., English history (1914 — 1945). London. 1970.

129— Tabois, Generieve, Perfidious allion, Entente cordiale. London. 1938.

130— The new combridge modern history. Vol. 12. The shifting ballance of world forces (1898 — 1945).

131— Trevelian, G.M., British history in the nineteenth century and after (1872 — 1919). London. 1965.

132— Tignor. R.L., Modernization and British colonial rule in Egypt. (1882 — 1914).

Princition university. 1966.

133— Vatikiotis, P.J., The modern history of Egypt. London· 1969.

134— Vincent, Col· Sir. H., The Suez Canal., Its Origin conistitution and administration. London. 1905.

135— Voisin-Bey, Le Canal de Suez. Paris. 1902· Tome. 3. (1883 1902).

136— Walace·, D. Mackenzie., Egypt and the Egyptian Question. London. 1883·

137— William Walter., Travels in the coast lines of British East Africa and the Islands of Zanzibar. London. 1970.

138— Wiener, L., L'Egypte et ses chemins de fer. Bruxelles· 1932·

140— Wilson, Arnold., T. he Suez Canal, its past present and future. London, 1939.

141— White, Arthur Silva, The expansion of Egypt under the Anglo-Egyptian Condominium. London. 1899.

142— Zayed, Mohamed, Y·, Egypt's struggle for independence. Beirut. 1956.

143— Yves Van Der Mensbruggher, Les Garanties de la liberte De Suez. Paris· 1964.

خامسا: دوائر المعارف والبيليوجرافيات :

1 — Encydobedia Britanica.

2 — The Dictionary of National Biography. George Smith·

3 — Modern Egypt· A list of refrences to material in the New York Public Liberary.

سادسا : رسائل جامعية غير منشورة :

١ — سعد زغلول عبد ربه — الاستعمار الالمانى في شرق أفريقيا (١٨٨٤ — ١٩١٨) . رسالة دكتوراه من كلية الآداب جامعة الاسكندرية ٩٦٨- .

٢ — سعد زغلول عبد ربه — الاستعمار البريطانى فى كينيا (١٨٥٦ — ١٩٢٣) — رسالة ماجستير من آداب جامعة الاسكندرية . ١٩٦٤ .

قائمة الاختصارات المستخدمة فى هذا البحث

Bullétin Décadaire

= Le Canal De Suez. Bulletin Décadaire de la compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez.

British S.C.D.

= British Suez Canal Directors in Suez Canal Company.

B.T.

= Board of Trade.

CAB.

= Cabinet Papers.

C.I.D.

= Papers of the committee of Imperial Defence.

C.O.

= The Records of the colonial office.

D.D.F.

= Document Diplomatiques Français.

G.D.D.

= German Diplomatic Documents.

F.O.

= The Records of the foreign office.

M.T.

= The records of Ministry of Transport.

P.R.O.

= Public Record Office.

Parl. Pap.

= Parliamentary Papers. presented to both houses of Parliament, by command of Her Majesty on Egypt's Affairs.

W.O.

= War Office.

صدر فى هذه السلسلة

١ ـ مصطفى كامل فى محكمة التاريخ
د. عبد العظيم رمضان

٢ ـ علـى ماهـر
اعداد : رشوان محمود جاب الله

٣ ـ ثورة يوليو والطبقة العاملة
اعداد : عبد السلام عبد الحليم عامر

٤ ـ التيارات الفكرية فى مصر المعاصرة
د. محمد نعمان جلال

٥ ـ غارات اوربا على الشـواطىء المصرية فى العصـور الوسـطى
عليه عبد السميع

٦ ـ هؤلاء الرجال من مصر جـ ١
لمعى المطيعى

٧ ـ صلاح الدين الأيوبى
د. عبد المنعم ماجد

٨ ـ رؤية الجبرتى لأزمة الحياة الفكرية
د. على بركات

٩ ـ صفحات مطويـة من تاريخ الزعيم مصطفى كامـل
د. محمد انيس

١٠ ـ توفيق دياب ملحمة الصحافة الحزبية
محمود فوزى

١١ ـ مائة شخصية مصرية وشخصية
شكرى القاضى

١٢ ـ هدى شعراوى وعصر التنوير
د. نبيل راغب

١٣ ـ اكذوبة الاستعمار المصرى للسودان
د. عبد العظيم رمضان

١٤ ـ مصر فى عصر الولاة
د. سيدة اسماعيل كاشف

١٥ ـ المستشرقون والتاريخ الاسلامى
د. على حسنى الخربوطلى

١٦ ـ فصول من تاريخ حركة الاصلاح الاجتماعى فى مصر
د. حلمى احمد شلبى

١٧ ـ القضاء الشرعى فى مصر فى العصر العثمانى
د. محمد نور فرحات

١٨ ـ الجوارى فى مجتمع القاهرة المملوكية
د. على السيد محمود

١٩ ـ مصر القديمة وقصة توحيد القطرين
د. احمد محمود صابون

٢٠ ـ المراسلات السرية بين سعد زغلول وعبدالرحمن فهمى
د. محمد أنيس

٢١ ـ التصوف فى مصر ابان العصر العثمانى جـ ١
توفيق الطويل

٢٢ ـ نظرات فى تاريخ مصر
جمال بدوى

٢٣ ـ التصوف فى مصر ابان العصر العثمانى ج ٢
توفيق الطويل

٢٤ ـ الصحافة الوفدية
د. نجوى كامل

٢٥ ـ المجتمع الاسلامى والغرب
ترجمة : د. عبد الرحيم مصطفى

٢٦ ـ تاريخ الفكر التربوى فى مصر الحديثة
د. سعيد اسماعيل على

٢٧ ـ فتح العرب لمصر ج ١
ترجمة : محمد فريد ابو حديد

٢٨ ـ فتح العرب لمصر ج ٢
ترجمة : محمد فريد ابو حديد

٢٩ ـ مصر فى عهد الاخشيديين
د. سيدة اسماعيل كاشف

٣٠ ـ الموظفون فى مصر
د. حلمى احمد شلبى

٣١ ـ خمسون شخصية وشخصية
شكرى القاضى

٣٢ ـ هؤلاء الرجال من مصر ج ٢
لمعى المطيعى

٣٣ ــ مصر وقضايا الجنوب الافريقى
د. خـالد الكومى

٣٤ ــ تاريخ العلاقات المصرية المغربية
د. يونان لبيب رزق

٣٥ ــ أعلام الموسيقى المصرية عبر ١٥٠ سنة
عبد الحميد توفيق زكى

٣٦ ــ المجتمع الاسلامى والغرب جـ ٢
ترجمة : د. احمد عبد الرحيم مصطفى

٣٧ ــ الشيخ على يوسـف
تاليف : د. سليمان صالح

٣٨ ــ فصول من تاريخ مصر الاقتصـادى والاجتمـاعى فى العصر العثمـانى
د. عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم

٣٩ ــ قصة احتلال محمد على لليونان
د. جميل عبيد

٤٠ ــ الأسلحة الفاسدة ودورها فى حرب ١٩٤٨
د. عبد المنعم الدسوقى الجميعى

٤١ ــ محمد فريد الموقف والمـأساة
رفعت السـعيد

٤٢ ــ تكوين مصر عبر العصـور
محمد شفيق غربال

٤٣ ــ رحـلة فى عقـول مصريـة
ابراهيم عبد العزيز

٤٤ ـ الأوقاف والحياة الاقتصادية فى مصر فى العصر العثمانى
د. محمد عفيفى

٤٥ ـ الحروب الصليبية ج ١
ترجمة : ا.د. حسن حبشى

٤٦ ـ تاريخ العلاقات المصرية الأمريكية ١٩٣٦ : ١٩٥٧
ترجمة : د. عبد الرؤوف احمد عمر

٤٧ ـ تاريخ القضاء المصرى الحديث
تاليف : ا.د. لطيفة محمد سالم

٤٨ ـ الفلاح المصرى
تاليف : د. زبيدة عطا

٤٩ ـ العلاقات المصرية الاسرائيلية
تاليف : د. عبد العظيم رمضان

٥٠ ـ الصحافة المصرية والقضايا الوطنية
تاليف : د. سهير اسكندر

٥١ ـ تاريخ المدارس فى مصر الاسلامية
اعداد : د. عبد العظيم رمضان

٥٢ ـ مصر فى كتابات الرحالة والقناصل الفرنسيين فى القرن الثامن عشر
تاليف : د. الهام محمد على ذهنى

٥٣ ـ أربعة مؤرخين وأربعة مؤلفات من دولة المماليك
د. محمد كمال الدين عز الدين على

٥٤ ــ الأقباط فى مصر فى العصر العثمانى
تاليف : الدكتور محمد عفيفى
٥٥ ــ الحروب الصليبية جـ ٢
ترجمة وتحقيق : ا د٠ حسن حبشى
٥٦ ــ المجتمع الريفى فى عصر محمد على
د٠ حلمى احمد شلبى
٥٧ ــ مصر الاسلامية وأهل الذمة
د٠ سيدة اسماعيل كاشف
٥٨ ــ أحمدحلمى سجين الحرية والصحافة
د٠ ابراهيم عبد الله المسلمى
٥٩ ــ الراسمالية الصناعية فى مصر
د٠ عبد السلام عبد الحليم عامر
٦٠ ــ المعاصرون من رواد الموسيقى العربية
عبد الحميد توفيق زكى
٦١ ــ تاريخ الاسكندرية
أ٠د٠ عبد العظيم رمضان
٦٢ ــ هؤلاء الرجال من مصر جـ ٣
لمعى المطيعى
٦٣ ــ موسوعة تأريخ مصر عبد العصور
اعداد : د٠ عبد العظيم رمضان
٦٤ ــ مصر وحقوق الانسان
د٠ محمد نعمان جلال
٦٥ ــ موقف الصحافة المصرية من الصهيونية
د٠ سهام نصار

٦٦ ـ المرأة فى مصر فى العصر الفاطمى
د. نريمان عبد الكريم احمد

٦٧ ـ الأصول التاريخية لمساعى السلام العربية الاسرائيلية
أ. د. عبد العظيم رمضان

٦٨ ـ الحروب الصليبية جـ ٣
ترجمة وتحقيق : أ. د. حسن حبشى

٦٩ ـ نبوية موسى ودورها فى الحياة
د. محمد أبو الأسعاد

٧٠ ـ أهل الذمة فى الاسلام .
أ. د. حسن حبشى

٧١ ـ مذكرات اللورد كليرين
ترجمة : د. عبد الرؤوف أحمد عمر

٧٢ ـ رؤية الرحالة المسلمين للأحوال المالية والاقتصادية لمصر فى العصر الفاطمى
أمينة أحمد امام

٧٣ ـ تاريخ جامعة القاهرة .
د. رؤوف عباس حامد

٧٤ ـ تاريخ الطب والصيدلة
د. يحيى سمير الجمال

٧٥ ـ أهل الذمة فى مصر فى العصر الفاطمى الأول
د. سلام شافعى محمود

٧٦ ـ دور التعليم فى مصر
د. سعيد اسماعيل على

٧٧ ـــ الحروب الصليبية جـ ٤
ترجمة : د . حسن حبشى

٧٨ ـــ تاريخ الصحافة السكندرية
نعمات احمد عثمان

٧٩ ـــ تاريخ الطرق الصوفية فى مصر فى القرن التاسع عشر
ترجمة : عبد الحميد فهمى الجمال

الفهــرس

الموضـــــوع	الصفحة

الفصـــــــل الخامس :

الفصـــــل الســــادس :

رقم الايداع ١٩٩٥/٢٣٨٧

الترقيم الدولى I.S.B.N. 977 — 01 — 4282 — 4

مطابع الهيئة المصرية العامة للكتاب